< WR-V, Fit ou HR-V: qual Honda tem o seu tamanho?

AUTO ESPO

+

VW UP! REESTILIZADO
S10 FLEX AUTOMÁTICA
SUZUKI JIMNY
COROLLA XRS
NEW TUCSON
NOVO TIGUAN
MOBI DRIVE
KA TRAIL

EDITORA GLOBO

PICAPE CRETA STC

ESPECIAL

ESPERO OU COMPRO JÁ?

13 NOVIDADES VÊM AÍ! COMPARAMOS COM OS RIVAIS QUE ESTÃO NAS LOJAS E INDICAMOS OS QUE VALEM A SUA PACIÊNCIA

NISSAN MARCH

TIGUAN

CHEVROLET EQUINOX

VOLKSWAGEN GOLF TSI

FORD ECOSPORT

VOLKSWAGEN VIRTUS

VOLKSWAGEN POLO

CITROËN C4 CACTUS

MERCEDES CLASSE X

FIAT X6H

Tecnologia: Série 7, Classe E e a inteligência embarcada | Carros 3 | Como evitar infiltração de água e pragas no carro

Hyundai Creta.

O melhor SUV da categoria nos comparativos.

Versões com câmbio automático sequencial de 6 marchas

A partir de:

R$ 85.240

Hyundai Creta Pulse 1.6 AT

1º	Hyundai Creta
2º	HRV
3º	Renegade

Fonte: Revista Quatro Rodas - Janeiro de 2017

1º	Hyundai Creta
2º	HRV
3º	Renegade

Fonte: Revista Car and Driver - Janeiro de 2017

1º	Hyundai Creta
2º	Kicks
3º	HRV
4º	Tracker
5º	Renegade

Fonte: Revista Auto Esporte - Fevereiro de 2017

1º	Hyundai Creta
2º	Tracker

Fonte: Revista Carro - Fevereiro de 2017

1º	Hyundai Creta
2º	Tracker
3º	HRV
4º	Renegade

Fonte: Revista Car and Driver - Fevereiro de 2017

1º	Hyundai Creta
2º	Tracker
3º	Kicks
4º	HRV
5º	Compass
6º	Vitara
7º	Renegade

Fonte: Revista Quatro Rodas - Fevereiro de 2017

Na cidade somos todos pedestres.

Conheça mais. Acesse hyundai.com.br

Saiba mais: /HyundaiBR

Imagens meramente ilustrativas. Oferta válida para o Hyundai Creta Pulse 1.6 com transmissão automática sequencial de 6 marchas (OCN D018 01), ano de fabricação/modelo acessórias, documentação, manutenção ou qualquer outro produto ou serviço ofertado pelo Concessionário HMB. Valores válidos em território nacional. A foto apresentada Hyundai 5 anos: sujeita às condições previstas no Manual de Garantia do veículo. Uso particular: garantia de 5 anos, sem limite de quilometragem. Uso comercial: garantia de Proprietário. A linha Hyundai Creta está em conformidade com o Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE. Preserve a vida. Use o cinto

maioamarelo
ATENÇÃO PELA VIDA

HYUNDAI

2017/2017, preço à vista: R$ 85.240,00, com pintura sólida e frete incluso. Preço válido até 31/5/2017 ou enquanto durarem os estoques. Não estão incluídos os preços de
neste anúncio é do modelo Hyundai Creta Prestige 2.0 com transmissão automática sequencial de 6 marchas (OCN GZZZ 04), ano de fabricação/modelo 2017/2017. Garantia
5 anos ou 100.000 km, o que ocorrer primeiro. Os termos e condições da Garantia Hyundai estão estabelecidos no Manual de Garantia do veículo, assim como no Manual do
de segurança. Para mais informações, acesse o site: www.hyundai.com.br ou ligue para o Call Center Hyundai Motor Brasil: 0800 770 3355.

SUMÁRIO

MAIO
2017
EDIÇÃO 624

35

O mercado automotivo brasileiro terá bastante movimentação nos próximos meses e também em 2018. Além de revelar o que vem por aí, esclarecemos a você o mais importante: se vale a pena aplicar seu dinheiro agora em algum modelo já à venda ou se é melhor conter a ansiedade para trocar de carro e esperar um pouquinho mais pelas novidades. Descubra o melhor negócio neste guia!

Sopa de letrinhas

28 Reunimos Fit, WR-V e HR-V para desvendar o que o consumidor ganha ou perde ao comprá-los

Confronto tecnológico

66 BMW Série 7 e Mercedes Classe E antecipam o que há de melhor em tecnologia

Catchau de volta às telas e pistas

74 *Carros 3* estreia em junho, e nós fomos ao autódromo de Sonoma para ver como será a nova aventura

Quando a praga pega carona

78 Infestação de insetos e roedores pode ocorrer também no carro. Saiba como evitar

VOCÊ DIZ
06 Carta ao leitor
07 Expediente

IGNIÇÃO
10 Dodge Challenger SRT Demon
14 Fórmula 1: Hamilton x Vettel
16 Colunista: Luiz Alberto Veiga
20 Moto, Indústria e Você Sabia?
21 Tecnologia, serviço e curiosidade
22 Prêmio Motor da revista *GQ*

ÁREA RESTRITA
26 O SUV do Golf foi flagrado

TESTAMOS
28 Honda WR-V x Fit x HRV
34 Fiat Mobi Drive automatizado
35 Espero ou Compro Já?
48 Novo Volkswagen Tiguan
52 Ford Ka Trail
54 Suzuki Jimny
56 Toyota Corolla XRS
58 VW up! TSI Connect
61 Chevrolet S10 flex automática
62 Hyundai New Tucson
63 Teste de multimídia: Mini Cooper

TENDÊNCIAS
64 Tecnologia senta ao seu lado
66 BMW Série 7 e Mercedes Classe E

MUNDO SOBRE RODAS
74 *Carros 3*

SERVIÇO
78 Pragas automotivas
80 Poluição: frutos da fraude
82 Recall: expondo o problema
84 Autoajuda: infiltração

MERCADO
86 Compra com CNPJ
88 Análise de mercado
89 Um ano de Ford Ranger reestilizada
90 Novidades nas lojas
91 Tabela de preços

CARRO VOADOR
98 Milagres por telefone

www.hankooktire.com

HANKOOK PNEUS

estaçãobrasil

Seja um com a inovação.

Hankook Pneus e Real Madrid.

Juntos como um só.

Seja um só

Patrocinador Global

Realmadrid

Hankook Tire do Brasil Ltda.
Rua George Ohm, 230, conjs. 83/84 - Brooklin - CEP 04576-020
São Paulo - SP - Brasil Tel.(11) 3045-2119

Cinto de segurança pode salvar vidas.

facebook.com/hankooktire.global

LOJAS CREDENCIADAS: SUDESTE • SP • São Paulo: Moretto Pneus - Tel. (11) 5506-9054 | Katrakar Pneus - Tel. (11) 2783-6783 | **Santo André:** Quatro Rodas e Pneus - Tel. (11) 4319-4609 | **Guarulhos:** Turbo Pneus - Tel. (11) 2451-6122 | **Piracicaba:** West Pneus - Tel. (19) 2534-4166 | **Americana:** Mais Pneus - Tel. (19) 3407-2743 | **Campinas:** Kennedy Pneus - Tel. (19) 3242-0996 | **Araraquara:** Estradão Auto Center - Tel. (16) 3333-6000 | **São Joaquim da Barra:** Rotatória Auto Center - Tel. (16) 3811-1515 | **Ituverava:** Rotatória Auto Center - Tel. (16) 3839-6008 | **São Carlos:** Monobloco - Tel. (16) 3368-9411 • **ES • Vitória:** Ambra - Tel. (27) 3376-7612 | **Linhares:** Ambra - Tel. (27) 2123-5051 • **CENTRO-OESTE • DF • Brasília:** Cacau - Tel. (61) 3242-3117 | Mult-Rodas - Tel. (61) 3361-1488 | **Taguatinga:** FR Pneus - Tel. (61) 3354-7345 | **Ceilândia:** Gallegu Rodas - Tel. (61) 3372-8745 • **GO • Goiânia:** Alternativa Pneus - Tel. (62) 3286-1300 | Ativa Pneus - Tel. (62) 3093-4550 | Ativa Pneus HM - Tel. (62) 3933-6101 | SuperTec - Tel. (62) 3932-8900 | Mutirão Pneus - Tel. (62) 3285-5999 | RR2 Centro Automotivo - Tel. (62)3594-7744 | **Aparecida de Goiânia:** My Car - Tel. (62) 3923-2422 | **Caldas Novas:** Auto Box - Tel. (64) 3455-4848 | **Gama:** Gama Auto Center - Tel. (61) 3385-3454 | **Rialma:** Messias Pneus - Tel. (62) 3397-1288 | **Rio Verde:** Abobrão Pneus - Tel. (64) 3623-1820 | **Inhumas:** Total Pneus - Tel. (62) 3514-4567 | **Jataí:** Village Auto Center - Tel. (64) 3632-6277 | **São Luís dos Montes Belos:** Central Pneus - Tel. (64) 3671-3404 • **MT • Mirassol D´Oeste:** Roma Pneus - Tel. (65) 3241-1869 | **Água Boa:** Conieder Centro Automotivo - Tel. (66) 3468-1207 | **Rondonópolis:** Auto Peças Xingu - Tel. (66) 3426-7666 | **Cuiabá:** Taiti Pneus - Tel. (65) 3618-6000 • **SUL • SC • Turvo:** Pneutur - Tel. (48) 3525-0900 | **Araranguá:** Pneutur - Tel. (48) 3524-1256 | **Criciúma:** Pneutur - Tel. (48) 3439-9787 | Correa Pneus - Tel. (48) 3433-7661 | Scorpion Pneus - Tel. (48) 3442-9350 | **Tubarão:** Pedrinho - Tel. (48) 3628-1118 | **São José:** Genesis Pneus - Tel. (48) 3246-0853 | **Joinville:** Ventus Pneus - Tel. (47) 3423-1842 | Ventus Container - Tel. (47) 3086-0720 | JS Pneus - Tel. (47) 3467-6196 | **Concórdia:** ALC Auto Center - Tel. (49) 3444-6337 • **PR • Curitiba:** Roddar Pneus - Tel. (41) 3363-0304 | Auto da XV - Tel. (41) 3263-4185 | Autocenter Curitiba - Tel. (41) 3277-5900 | Tac Truck Autocenter - Tel. (41) 3349-4422 | Unisom - Tel. (41) 3242-3927 | Personal Pneus - Tel. (41) 3264-4709 | **Campina Grande do Sul:** Casa das Baterias - Tel. (41) 3679-4294 | **Guarapuava:** Fort-Car Pneus - Tel. (42) 3622-2027 • **RS • Três Passos:** Boz Auto Center - Tel. (55) 3522-1707 | **Santa Rosa:** Lorenzato Pneus - Tel. (55) 3511-4333 | **Rio Grande:** Pneus e Etc - Tel. (53) 3230-5700 | **Caxias do Sul:** Bonattec Pneus - Tel. (54) 3223-3244 • **NORTE • TO • Palmas:** West Pneus - Tel. (63) 3214-1737 • **AM • Manaus:** Jô Pneus - Tel. (92) 3303-3752 • **NORDESTE • MA • Imperatriz:** Pneus Estrela - Tel. (99) 3524-2797 • **PI • Teresina:** Pneus Estrela - Tel. (86) 3304-3255 • **PE • Caruaru:** Planet - Tel. (81) 3046-4026

O carro (ainda) não vai pagar sua pizza

Fazem parte desta edição as primeiras impressões ao volante da segunda geração do Volkswagen Tiguan. O veículo foi avaliado em estradas e ruas da Alemanha, e o rápido teste já oferece uma boa prévia do que se poderá esperar da versão de sete lugares, maior e mais pesada. A pré-venda do SUV de maior sucesso da marca no mercado europeu apenas começou, e as entregas estão previstas para iniciar em setembro. E é justamente esse modelo que a VW planeja trazer para o Brasil, mas só daqui a um ano. Vale a pena esperar por ele, ou há similares no mercado que atendem às suas expectativas e podem ser comprados agora?

O Tiguan é apenas um exemplo dos vários dilemas enfrentados pelo consumidor que planejou a troca do carro, reservou o dinheiro para isso, tem suas preferências, mas fica dividido entre fechar o negócio imediatamente ou esperar por uma alternativa que pode levar poucos ou muitos meses para ser lançada. O editor Julio Cabral estudou 13 duplas de produtos que fazem balançar a simpatia do comprador. Oito desses 26 carros e utilitários são lançamentos. Se está muito difícil escolher, **Autoesporte** ajuda a chegar a uma decisão no Espero ou Compro Já? desta edição.

ALGORITMOS AINDA NÃO DEFINEM QUAL É O MELHOR CARRO PARA VOCÊ. MAS AUTOESPORTE PODE AJUDAR

Os dados foram apurados, analisados e estão apresentados de maneira concisa e prática. Informação demais pode até atrapalhar, caso não seja organizada. É o que mostra a reportagem especial sobre a "inteligência" embarcada em modelos como o BMW Série 7 ou o Mercedes Classe E, carros com até 300 sensores coletando informações. A maior parte desses dados atende às funções do próprio veículo, mas a Internet das Coisas avança para que eles possam desde colaborar para a manutenção ou seguro mais baratos até a gentileza de comprar uma pizza no seu caminho de casa. E pagar com o seu cartão, claro.

Ainda no comecinho das atividades nesse setor da profissão, surgiu a possibilidade de acelerar um Fórmula Ford em Interlagos. Capacete, cinto muito bem apertado e uma novidade para o repórter: em alguns trechos do velho traçado, o fundo do carro raspava no asfalto. Passada a surpresa, ficou a diversão. Com o tempo, a articulação do quadril em relação ao carro ganhou novos significados. O que o chamado Ponto H representa para a indústria automobilística – e para os consumidores – é tema da primeira coluna que Luiz Alberto Veiga oferece para os leitores de **Autoesporte**.

Boa leitura

MARCUS VINICIUS GASQUES
(mgasques@edglobo.com.br)

DIRETOR DE REDAÇÃO

A REVISTA AUTOESPORTE é a Organizadora do Carro do Ano, Carro Premium do Ano, picape do ano, Utilitário do Ano, Utilitário Premium do Ano e Motor do Ano.

ANUALMENTE AUTOESPORTE aponta os modelos de melhor custo/benefício do mercado brasileiro.

OS TESTES DE AUTOESPORTE são auditados pela AEA.

Autoesporte não credencia nenhum estabelecimento comercial ou prestadores de serviço. Conheça os critérios de nossos testes, nossa missão e nossos valores em www.autoesporte.com.br

EDITORA GLOBO

DIRETOR GERAL: Frederic Zoghaib Kachar
DIRETOR DE AUDIÊNCIA: Luciano Touguinha de Castro
DIRETORA DE MERCADO ANUNCIANTE: Virginia Any

DIRETOR DE GRUPO AUTOESPORTE, ÉPOCA NEGÓCIOS, GLOBO RURAL E PEQUENAS EMPRESAS & GRANDES NEGÓCIOS: RICARDO CIANCIARUSO

AUTO ESPORTE

DIRETOR DE REDAÇÃO

MARCUS V. GASQUES

EDITORES MULTIPLATAFORMA

ALBERTO CATALDI

JULIO CABRAL

LEANDRO ALVARES

REPÓRTERES

GABRIEL AGUIAR

GUILHERME B. MUNIZ

MICHELLE FERREIRA

TEREZA CONSIGLIO

DIRETOR DE DESIGN MULTIPLATAFORMA: GUSTAVO MACIEL MAFFEI
ESTAGIÁRIOS: DORA MARTINELLI E ISABELLA SARAFYAN
ASSISTENTE DE REDAÇÃO: RAYANE RAMALHO

ESTÚDIO DE CRIAÇÃO
DIRETORA DE ARTE: CRISTIANE MONTEIRO
DESIGNERS: ALEXANDRE RIBEIRO ZANARDO, CLAYTON RODRIGUES, DANILO DOS SANTOS BANDEIRA, FELIPE HIDEKI YATABE, MARCELO MASSAO SERIKAKU **ESTAGIÁRIA:** LETÍCIA LOURENÇO

TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO
DIRETOR DE TECNOLOGIA: Rodrigo Gosling

ESTRATÉGIA DIGITAL
COORDENADOR: Santiago Carrilho; *DESENVOLVEDORES:* Everton Ribeiro, Fabio Marciano, Leandro Paixão, Marcelo Amendola, Murilo Amendola, Thiago Previero e William Antunes;

ESTRATÉGIA DE CONTEÚDO DIGITAL
GERENTE: Silvia Balieiro

MERCADO ANUNCIANTE
SEGMENTOS — FINANCEIRO, IMOBILIÁRIO, TI, COMÉRCIO E VAREJO
DIRETOR DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Emiliano Morad Hansenn; *GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA:* Ciro Harta Hashimoto; *EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:* Christian Lopes Hamburg, Cristiane de Barros Paggi Succi, Milton Luiz Abrantes e Selma Maria de Pina.

SEGMENTOS — MODA, BELEZA E HIGIENE PESSOAL
DIRETOR DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Cesar Bergamo; *EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:* Adriana Pinesi Martins, Ana Paula Boulos, Eliana Lima Fagundes, Giovanna Sellan Perez, Selma Teixeira da Costa e Soraya Mazerino Sobral.

SEGMENTOS — CASA, CONSTRUÇÃO, ALIMENTOS E BEBIDAS, HIGIENE DOMÉSTICA E SAÚDE
DIRETORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Luciana Menezes; *EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:* Fatima Ottaviani, Paula Santos, Rodrigo Giroda Andrade, Taly Czeresnia Wakrat e Valeria Glanzmann

SEGMENTOS — MOBILIDADE, SERVIÇOS PÚBLICOS E SOCIAIS, AGRO E INDÚSTRIA
DIRETOR DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Renato Augusto Cassis Siniscalco; *EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:* Diego Fabiano, Cristiane Soares Nogueira, Jessica de Carvalho Dias, João Carlos Meyer e Priscila Ferreira da Silva

SEGMENTOS — EDUCAÇÃO, CULTURA, LAZER, ESPORTE, TURISMO, MÍDIA, TELECOM E OUTROS
DIRETORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Sandra Regina de Melo Pepe; *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA:* Ana Silvia Costa, Dominique Petroni de Freitas e Lilian de Marche Naffs

ESCRITÓRIOS REGIONAIS

GERENTE MULTIPLATAFORMA: Larissa Ortiz;
EXECUTIVA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Babila Garcia Chagas Arantes

UNIDADE DE NEGÓCIOS — RIO DE JANEIRO
GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA
RJ: Rogerio Pereira Ponce de Leon;
EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA: Daniela Nunes, Lopes Chahim, Juliane Ribeiro Silva, Maria Cristina Machado e Pedro Paulo Rios Vieira dos Santos

UNIDADE DE NEGÓCIOS — BRASÍLIA
GERENTE MULTIPLATAFORMA: Barbara Costa Freitas Silva;
EXECUTIVA MULTIPLATAFORMA: Camila Amaral da Silva e Jorge Bicalho Felix Junior

GERENTE DE EVENTOS: Daniela Valente

OPEC OFF LINE: Carlos Roberto de Sá, Douglas Costa, Eduardo Ramos;
OPEC ONLINE: Rodrigo Santana Oliveira, Danilo Panzarini, Higor Daniel Chabes, Rodrigo Pecoschi

ESTRATÉGIA COMERCIAL: Guilherme Iegawa Sugio

EGCN
CONSULTORA DE MARCAS EGCN: Olivia Cipolla Bolonha

ESTÚDIO GLOBO
Caio Henrique Caprioli, Ligia Rangel Cavalieri e Luiz Claudio dos Santos Faria

AUDIÊNCIA
DIRETOR DE MARKETING CONSUMIDOR: Cristiano Augusto Soares Santos;
DIRETOR DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO COMERCIAL: Ednei Zampese;
GERENTE DE VENDAS CANAIS INDIRETOS: Reginaldo Moreira da Silva;
GERENTE DE CRIAÇÃO: Valter Bicudo Silva Neto;
COORDENADORES DE MARKETING: Eduardo Roccato Almeida e Patricia Aparecida Fachetti

Deseja falar com a Editora Globo?

Atendimento e assinaturas
(11) 4003-9393
www.sacglobo.com.br

Para anunciar
SP: (11) 3736-7128 / 3767-7447
3767-7942 / 3767-7889
3736-7205 / 3767-7557

RJ: (21) 3380-5930 / 3380-5923
BSB: (61) 3316-9584

Na internet
www.assineglobo.com.br/sac
(11) 4003-9393

Vendas Corporativas e Parcerias
(11) 3767-7226
parcerias@edglobo.com.br

Licenciamento de conteúdo
(11) 3767-7005
venda_conteudo@edglobo.com.br

Edições anteriores
O pedido será atendido através do jornaleiro ao preço da edição atual, desde que haja disponibilidade de estoque. Faça seu pedido na banca mais próxima.

Para se corresponder com a Redação
Endereçar cartas ao Diretor de Redação, AUTOESPORTE.
Av. Nove de Julho, 5.229,
CEP 01407-907, São Paulo, SP.
Fax: (11) 3767-7707
Email: *autoesporte@edglobo.com.br*
As cartas devem ser encaminhadas com assinaturas, endereços e telefone do remetente. AUTOESPORTE reserva-se o direito de selecioná-las e resumi-las para publicação.

Colaboradores

LUIZ ALBERTO VEIGA
RAQUEL TEMISTOCLES

ANSELMO CHERÉ

FABIO ARO
MARCOS CAMARGO

DAVI AUGUSTO
DMITRY MIROLIUBOV
JOÃO KLEBER AMARAL
RODRIGO FORTES
PAOLA HIROKI
ZÉ OTÁVIO

ARTHUR JUNJI
PAULA COELHO

ESTÚDIO GLOBO

O QUE É O ESTÚDIO GLOBO
O Estúdio Globo elabora conteúdos de qualidade patrocinados por empresas que contratam seus serviços. Esses conteúdos são identificados por expressões como "apresenta", "apresentado por", "oferecimento", "especial publicitário", "conteúdo publicitário", "publieditorial" e "promo".

ANER

IVC FIPP

AUTOESPORTE É UMA PUBLICAÇÃO MENSAL DA EDITORA GLOBO S.A.
AV.9 DE JULHO, 5229 – JD. PAULISTA – SÃO PAULO – SP – CEP 01407-907
Distribuidor exclusivo para todo o Brasil: Dinap - Distribuidora Nacional de Publicações.
Impressão: Plural Indústria Gráfica LTDA., Avenida Marcos Penteado de Ulhoa Rodrigues, 700 - Tamboré - Santana de Parnaíba, São Paulo, SP, CEP 06543-001. Impresso em papel Inpacel LWC Coating 60 g/m².

O Bureau Veritas Certification, com base nos processos e procedimentos descritos no seu Relatório de Verificação, adotando um nível de confiança razoável, declara que o Inventário de Gases de Efeito Estufa - Ano 2011, da Editora Globo S.A., é preciso, confiável e livre de erro ou distorção e é uma representação equitativa dos dados e informações de GEE sobre o período de referência, para o escopo definido; foi elaborado em conformidade com a NBR ISO 14064-1:2007 e Especificações do Programa Brasileiro GHG Protocol.

NOVA NISSAN FRONTIER.
É MAIS QUE FORÇA.

O seu caminho acaba de ganhar um design totalmente renovado, mais eficiência com o motor 2.3 l Bi-Turbo Diesel, tecnologia com o Nissan Multi-App e o painel de instrumentos em HD, além da mobilidade inteligente com o controle inteligente de partida em rampa e descida, que faz você chegar a qualquer lugar. Por isso nada é mais forte do que você e uma Nissan Frontier juntos.

Força | Tecnologia | Tradição

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

Chassi reforçado duplo C

Suspensão multilink

Controle inteligente de descida (HDC)

Sistema inteligente de partida em rampa (HSA)

NISSAN

Innovation
that excites

Acesse **nissan.com.br/frontier** ou procure a Nissan nas redes sociais.

/nissanbrasil @Nissan_Oficial Nissan_Brasil YouTube /nissanoficial

Para informações sobre o consumo,
acesse www.inmetro.gov.br e www.conpet.gov.br

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Pedestre, use sua faixa.

lew'lara\TBWA

O DEMÔNIO DAS RUAS

CUIDADO! O DODGE DEMON É UM MONSTRO SEDUTOR: TEM UM CORAÇÃO DE 852 CV E 106 KGFM DE TORQUE. UM CARRO DE ARRANCADA LIBERADO PARA FASCINAR

Prepare-se para conhecer a face do demônio, ou melhor, do novo Challenger SRT Demon. Para ser o mais potente muscle car já produzido pela Dodge, esse capeta abusou dos truques da eletrônica e engenharia: seu 6.2 V8 Hemi, presente no Hellcat, recebeu uma série de melhorias para produzir 852 cv de potência e dos absurdos 106,4 kgfm de torque. Toda essa força bruta é ativada no modo de arrancada Drag, que libera o apetite do monstro para acelerar de zero a 100 km/h em 2,3 segundos. Sim, esse demônio é rápido! Mas ele pode parecer mansinho em outros modos de condução. Mas, cuidado: ele pode sugar todo o seu ar (32.500 litros por minuto), através da grande tomada de ar sobre o capô e de duas mais discretas no farol e nas caixas de rodas. Quer fugir dele? Fique atento ao cheiro de pneu queimado.

TEREZA CONSIGLIO (tfrigo@edglobo.com.br)

Para ficar frio!

Para baixar a temperatura do motorzão, o Demon também usa o ar-condicionado do interior do carro; refrigeração pode atuar mesmo após o motor ser desligado

Coração Peludo

Para alimentar o "demônio", o motor 6.2 V8 Hemi, presente do Chellenger Hellcat, ganhou mais de 25 novos componentes, entre pistões, válvulas, sistema de injeção de combustível (com duas bombas), além de um compressor mecânico mais poderoso. Tudo para gerar até 14,5 psi de pressão nos cilindros. Além disso, o Demon é o primeiro carro de produção liberado para rodar nas ruas com gasolina exclusiva dos carros de competição.

DIVULGAÇÃO

O EXORCISTA

Para exorcizar todos os demônios do novo Dodge Challenger, a preparadora Hennessey, dos EUA, decidiu reforçar as proteções do Chevrolet Camaro ZL1 e aumentar seu rendimento de 659 cv e 89,8 kgfm para 1.000 cv de potência e 133 kgfm de torque!

Mais rápido no zero a 100 km/h: 2.3 s

Maior força G ao acelerar: 1.8 g

Mais potente V8

Maior distância percorrida com o eixo dianteiro empinando: 89 cm

Serão feitos 3 mil para os EUA e 300 para o Canadá

Dentro da cabine

Além de recursos de conectividade, a central Uconnect de 8,4 polegadas tem uma função exclusiva que mostra números e gráficos de desempenho do carro

Pneus especiais

O Demon usa porrudos pneus Nitto NT05R, de 315/40. Esse tipo de calçado garante maior aderência e aguenta o tranco nos arrancadas

Por que tanta qualidade na gasolina?
Para o seu caminho ser assim.

A gasolina Petrobras Grid garante mais proteção para o motor.
É o melhor para o seu carro e também para você. ***Aí é só curtir o caminho.***

www.br.com.br

PETROBRAS GRID

BR PETROBRAS

FÓRMULA 1

TRETA INÉDITA E DA BOA!

PELA PRIMEIRA VEZ, UM TRI E UM TETRACAMPEÃO PROTAGONIZAM A BRIGA POR UM NOVO TÍTULO. É O TÃO AGUARDADO DUELO ENTRE HAMILTON E VETTEL, QUE NUNCA OCORREU PARA VALER. DESCUBRA EM QUEM APOSTAMOS

LEANDRO ALVARES (lalvares@edglobo.com.br)

Eles completam neste ano uma década de Fórmula 1 na melhor condição possível: Sebastian Vettel e Lewis Hamilton são multicampeões e protagonistas da categoria. Juntos, totalizam sete títulos mundiais, quase uma centena de vitórias e dezenas de GPs em que estiveram lado a lado em curvas e pódios. Além disso, dividem a opinião de fãs e críticos sobre qual é o melhor piloto. Uma boa maneira para chegar a uma resposta é com um duelo pela taça de campeão, algo que finalmente está ocorrendo entre o tricampeão da Mercedes e o tetra da Ferrari.

A batalha Hamilton x Vettel tem sido o principal ingrediente da temporada 2017. Ambos possuem um talento acima da média e (ao menos nas primeiras corridas) estão com carros de desempenho similar. Confira o perfil desse combate e faça sua aposta para o vencedor da briga. Já fizemos a nossa!

Dividiram o pódio em **34*** *ocasiões, número equivalente a* ***uma temporada e meia***

*Dados atualizados até o GP do Bahrein de 2017

LUGAR NO PÓDIO

Hamilton
Vettel

2009 — Japão 1 3

2010 — Europa 1 2; Abu Dabni 1 2

2011 — China 1 3; Austrália 1 2; Espanha 1 2; Coreia do Sul 1 2

2012 — EUA 1 2; Austrália 2 3

Senna, é um dos pilotos mais velozes para uma volta rápida de

Mesmo com dez não lida bem com a pressão e não derrota

Lewis Hamilton VS*

32	IDADE
Austrália 2007	ESTREIA NA F1
3	TÍTULOS
54	VITÓRIAS
63	POLES
107	PÓDIOS
191	GPS DISPUTADOS
2.308	PONTOS
25	ABANDONOS
2 vezes (2011 para Jenson Button e 2016 para Nico Rosberg)	DERROTA PARA COMPANHEIRO DE EQUIPE
Novo tetra	PALPITE AE PARA 2017

Hamilton esteve na frente 20 vezes

Austrália 1 3
China 1 3
Espanha 2 3
Inglaterra 1 3
Itália 1 2
Japão 1 3
Rússia 1 2
EUA 1 3
Brasil 2 3
Malásia 1 2
Mônaco 2 3

Austrália 2 3
Canadá 1 2
Itália 2 3
Abu Dhabi 1 3
China 1 2
Austrália 1 2
Bahrein 1 2

Malásia 1 3
Cingapura 1 2
Japão 1 3

Hungria 1 3
Bélgica 1 3

2013 · 2014 · 2015 · 2016 · 2017

Vettel esteve na frente 14 vezes

Troca de cadeiras ou uma dupla explosiva?

Se o combate deste ano promete ser quente, o que dizer então sobre o de 2018? Hamilton e Vettel devem dar sequência ao duelo e podem até dividir equipe! O contrato do alemão com a Ferrari termina no fim de 2017 e todo mundo sabe que a Mercedes o sonda para ocupar a vaga pertecente hoje a Valtteri Bottas. Faísca na certa! Mas pode ocorrer algo mais louco. Hamilton sair e assinar com a Ferrari. Nossa torcida é para que briguem por muitos anos mais.

Sebastian Vettel

29
EUA 2007
4
44
46
89
181
2.176
29
1 vez (2014 para Daniel Ricciardo)
Vice

E extremamente forte e constante em ritmo de GP e não pensa duas vezes para ultrapassar

Só sabe resmungar quando não tem um bom carro. 2016 foi o ápice do mi-mi-mi

STOP&CO

COLUNA

CONGELADOS

Finlandeses, Raikkonen e Bottas estão ofuscados por Vettel e Hamilton e desonrando a tradição de campeões de seu país

Já contei aqui que foi por causa de Mika Hakkinen que virei um viciado em Fórmula 1. Para mim, portanto, ver a Finlândia como coadjuvante é de doer o coração. Na verdade, tem sido uma enorme frustração, pois os dois nórdicos da atualidade deveriam fazer frente a seus companheiros de equipe. OK, estamos falando em superar Hamilton e Vettel. Ainda assim, Valtteri Bottas e Kimi Raikkonen tinham que andar ao menos na cola dos parceiros. E estão distantes disso.

A situação vivida pelo finlandês da Mercedes pode ser amenizada pelo fato de ser seu primeiro ano no time prateado. Tudo é novo para ele, né? Me desculpe, não consigo aliviar a cobrança. Se o cara quer ser campeão, tem que chegar chegando, batendo no peito e dando "porrada" no colega de time. Em vez de fazer isso, Bottas rodou na China, GP em que tinha tudo para ser segundo, atrás só de ..Hamilton! Acabou em sexto, logo atrás da Ferrari de Raikkonen, esse, sim, um caso perdido para mim.

O campeão de 2007 parece correr no modo soneca e só sabe reclamar com os engenheiros pelo rádio. Pare de resmungar e volte a ser aquele Kimi dos tempos de McLaren, poxa! Já dediquei uma coluna sobre esse assunto, mas parece que ele não leu direito... O fato é que a "garantia" de Raikkonen na F1 expirou. Mas a dos finlandeses não. Então, pisa fundo, Bottas, por favor. O mínimo para 2017 é conquistar sua primeira vitória. E o que espero do outro homem de gelo é o anúncio de aposentadoria.

LEANDRO ALVARES

TÉCNICA E ARTE NA CRIAÇÃO DE UM CARRO

EM SUA COLUNA DE ESTREIA, LUIZ VEIGA COMENTA OS PASSOS INICIAIS QUE DEFINEM O TIPO DE MODELO QUE VAI CHEGAR ÀS RUAS

Minha proposta para os leitores é fatiar um automóvel a fim de mostrar todos os parâmetros e as implicações que devem ser consideradas em um carro quando um designer inicia um novo projeto. O primeiro e muito importante parâmetro é o "pakage", desenho gerado pela engenharia avançada, que posiciona as medidas principais do veículo em uma vista lateral. Elas são a distância entre-eixos, balanço dianteiro, balanço traseiro e altura total do carro. O manequim, que reproduz um homem de 1,80 metro, também é colocado em vista lateral.

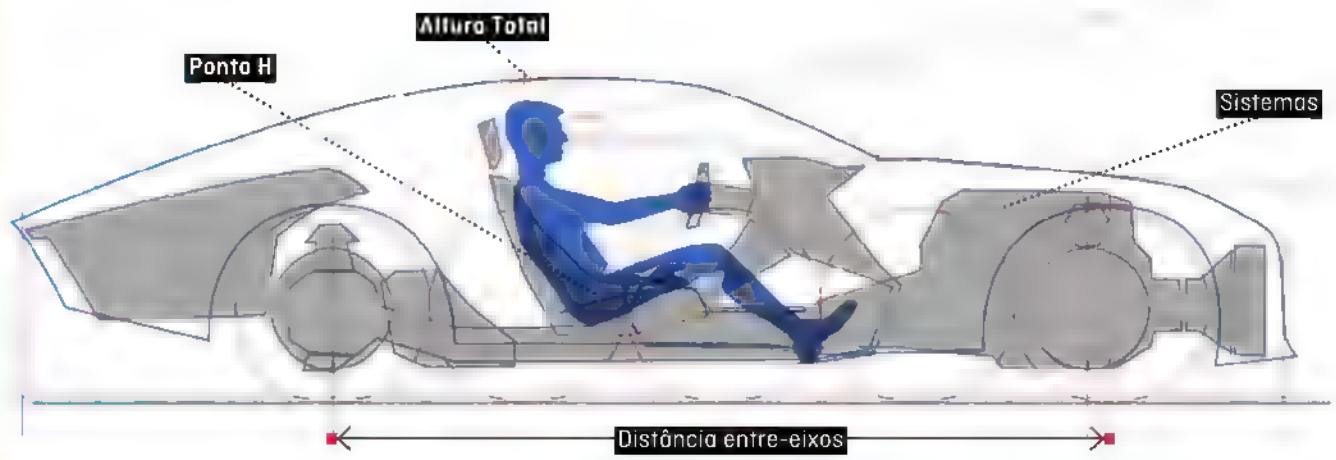
O posicionamento do manequim já define que tipo de carro vai ser criado. Se o "ponto H" (articulação do quadril) for muito baixo, será um esportivo; se for mais alto, provavelmente se trata de um SUV.

Também são posicionados os grandes sistemas, como motor e câmbio, o sistema de exaustão, o tanque de combustível e o compartimento de bagagem. E são definidos a posição do volante e o sistema de ar da cabine.

Com estes parâmetros, nasce o perfil do automóvel, a chamada linha zero.

A partir do mesmo package, pode-se criar linha zero com características bem diversas por meio das inclinações da frente e da traseira, do capô, das colunas A e C e as curvaturas do teto.

***PONTO H,** a articulação do quadril que determina que tipo de carro vai surgir*



LUIZ ALBERTO VEIGA

LUIZ ALBERTO VEIGA
Chefe designer, dedicou 40 de seus 63 anos anos à área de design da VW, onde começou como ilustrador técnico. Passou a fazer parte do Hall da Fama **Autoesporte** no Carro do Ano 2017, e agora escreve para os leitores do site e da revista.

Você achava
que cuidar dos filhos
era trabalho só da mãe.

#Hashtag

Você ainda acha
que carro compacto
tem pouco espaço?

Acesse desache.com.br

Motor TSI
com 105 cv

Novo sistema
interativo
Composition Phone

Novo painel
com luz ambiente
em LED

Novo volante
multifuncional

Novos sensores
de chuva
e crepuscular

Chegou o novo up! Feito de novas ideias.

Minha escolha faz a diferença no trânsito.

Volkswagen

FAMÍLIA QUE CRESCE

SCOOTER SH 150I CHEGA PARA AMPLIAR A LINHA URBANA DA HONDA

POR GUILHERME SILVEIRA

A Honda começou a vender no Brasil o SH 150i, com preço inicial de R$ 12.450. Assim como o irmão maior SH 300i, o scooter aposta na receita que agrega rodas grandes ao assoalho plano, além de maior requinte e conteúdo. Com isso, o modelo se distancia do PCX 150 – embora o motor seja o mesmo, de um cilindro e 149,3 cm³, cabeçote de duas válvulas e refrigeração líquida. Porém, um acerto diferenciado na injeção eletrônica o faz render 14,7 cv a 7.750 rpm – ante 13,1 cv do "primo". A transmissão é automática CVT e oferece o sistema Idling Stop, que desliga o motor após três segundos em marcha lenta.

VOCÊ SABIA?

42 SEGUNDOS

É o tempo recorde para retirar o motor de um carro, colocar outro e rodar. O feito foi atingido em 21 de novembro de 1985, na Inglaterra, com um Ford Escort. Veja aqui
www.youtu.be/te4BucoEvFI

MOBILIDADE

CIDADE LIMPA

LONDRES TERÁ "PEDÁGIO" PARA CARROS POLUIDORES

O prefeito de Londres, Sadiq Khan, afirmou que vai cobrar uma nova taxa diária de 12,50 libras (cerca de R$ 47,50) aos proprietários de carros muito poluentes que quiserem entrar no centro da cidade. A chamada Zona de Ultrabaixa Emissão (Ulez, em inglês) deve começar a valer a partir de abril de 2019. Em 2020, a ideia é expandir a área para toda cidade, valendo inclusive para ônibus e caminhões. A zona irá se aplicar a todos os veículos a gasolina e/ou diesel que não cumprem as normas de emissões do país. Outras cidades da Europa, como Paris e Madri, também estão tentando reprimir veículos poluentes com multas e restrições. As medidas estão sendo tomadas devido à má qualidade do ar, que é prejudicial à saúde

INDÚSTRIA

AGORA BRASILEIRO

NISSAN COMEÇA A PRODUZIR KICKS NO RIO DE JANEIRO

O Nissan Kicks finalmente começou a ser feito no Brasil. Após um investimento de R$ 750 milhões, a fábrica de Rezende (RJ) passou a produzir o SUV, até então trazido do México. De acordo com a empresa, mais de 700 funcionários foram treinados. Além disso, alguns especialistas foram enviados às linhas da Nissan em Yokosuka, no Japão, e Aguascalientes, no México, para conhecer os métodos de montagem e processos de manufatura. Com três anos, a unidade industrial já vinha produzindo March e Versa, além dos motores 1.6 16V e 1.0 de três cilindros

DIVULGAÇÃO; (1) THINKSTOCK

TECNOLOGIA

PROFESSOR PORSCHE

APLICATIVO PROMETE INSTRUÇÕES COM PRECISÃO PARA AJUDAR PILOTOS

ALBERTO CATALDI

Baixar tempo na pista não é fácil. Mas a Porsche quer deixar seus clientes satisfeitos com toda a capacidade de seus carros e criou o Track App, um personal trainer de corridas. O aplicativo usa o celular (ou o sistema multimídia do carro) para exibir o tempo de volta, a força G instantânea e as melhoras (ou pioras) no tempo. Tudo com muita precisão. As medições são feitas por GPS e permitem gerar um "fantasma" do carro, usado como referência da volta e que pode até ser compartilhado com amigos. O programa conta com mais de 130 pistas, já pré-mapeadas e prontas para serem superadas

CARPLAY 2.0

A Apple anunciou mudanças para o CarPlay: com a atualização para o iOS 10.3, o sistema de integração automotiva terá novos atalhos de acesso rápido. O Apple Maps saiu do lado esquerdo do menu e foi para uma posição principal, ao lado de outros dois ícones de aplicativos usados recentemente pelo motorista no sistema ou no próprio iPhone. Os apps de telefone e mensagens também vão fazer parte do rotação de atalhos. As mudanças estarão disponíveis na próxima atualização.

CURIOSIDADE

TRACK DAY NA JUSTIÇA

PROPRIETÁRIOS DE MUSTANG SHELBY PROCESSAM FORD POR FALHA MECÂNICA

A Ford prometeu o Mustang mais potente de todos os tempos. Os fãs acreditaram. Mas na hora de ir para a pista, as coisas não foram bem assim... Agora a marca está sendo processada por compradores do Shelby GT 350 2016 após algumas unidades superaquecerem depois de apenas 15 minutos na pista. A ação foi iniciada no Tribunal de Miami (EUA) e cobra uma indenização de US$ 288 milhões (cerca de R$ 715 milhões). Embora o esportivo seja equipado com motor 5.2 V8 de 533 cv, os motoristas alegam que o sistema de transmissão e o diferencial traseiro não dão conta de levar isso tudo para as rodas. A marca não se manifestou a respeito do processo, mas afirmou estar "empenhada em fornecer aos clientes veículos de alta qualidade"

SERVIÇO

CARONA AMIGA

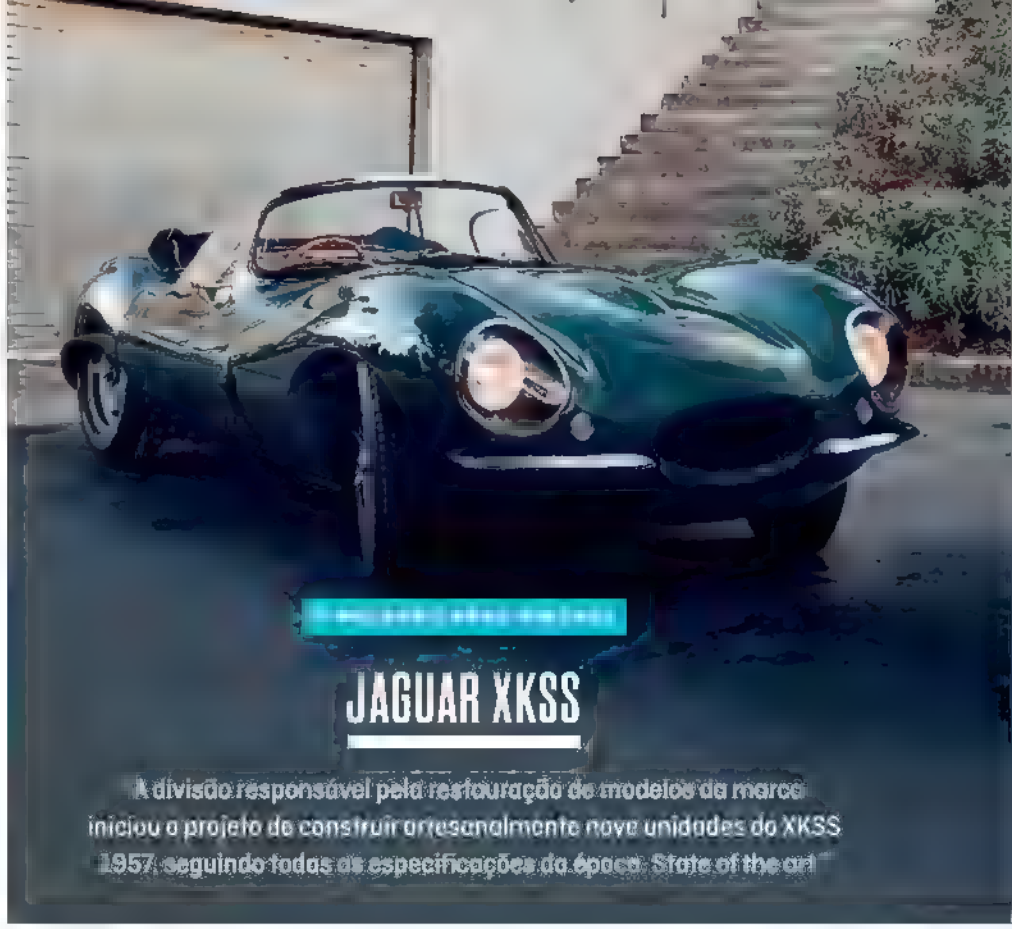
A Citroën do Brasil lançou o Assistance XL, um serviço de reboque gratuito que cobre qualquer modelo da marca comercializado a partir de março de 2009, pertencente ao primeiro dono ou não. O atendimento é feito 24 horas, todos os dias da semana, "para casos de pane ou colisão e remove o veículo até o concessionário Citroën mais próximo (limitado a 100 km de distância)". O serviço é válido até o oitavo ano de fabricação do carro. Segundo a marca, uma vez que o veículo tenha sido rebocado, a oficina fará o orçamento para aprovação ou não do cliente. Saiba mais em www.citroen.com.br.

PRÊMIO GQ

TROFÉU COM ESTILO

CONHEÇA ALGUNS DESTAQUES DO PRIMEIRO PRÊMIO DA REVISTA *GQ* PARA VEÍCULOS MOTORIZADOS

Você já conhece o Carro do Ano, entregue há 50 edições por **Autoesporte** para os principais lançamentos do mercado automobilístico. Agora, um novo prêmio passa a fazer parte do calendário motorizado. Um com, digamos, mais estilo. O GQ Prêmio Motor o Melhor de 2017 formou um juri de jornalistas da própria publicação, de **Autoesporte** e profissionais gabaritados do mercado para eleger os mais incríveis carros, motos, aviões e até drones. Confira alguns selecionados (e conheça todos na edição de abril da revista *GQ*).



JAGUAR XKSS

A divisão responsável pela restauração de modelos da marca iniciou o projeto de construir artesanalmente nove unidades do XKSS 1957, seguindo todas as especificações da época. State of the art

O MELHOR ESPORTIVO PARA SE SENTIR PILOTO DE F1

LAMBORGHINI AVENTADOR

"Dirigir decentemente um Aventador exige um tempo de adaptação e – mais recomendável, até – um curso de pilotagem. Assim, você evita o risco de virar meme da internet."

QUALIDADE ORIGINAL DE FÁBRICA

BANG & OLUFSEN

"Um dos grandes destaques de seu equipamento é o efeito palco, com o qual é possível fechar os olhos e identificar, como em uma orquestra, de que direção cada som está vindo."

TRASEIRA DE VIRAR O PESCOÇO

AUDI R8

"Mesmo sendo de 2007, seu visual futurista ainda chama a atenção, com duas saídas de escape nas laterais do para-choque e a vigia, que permite apreciar o motor 5.2 V10 de 610 cavalos."

A MELHOR LANCHA PARA SER AMIGO DO NEYMAR

AZIMUT GRANDE 30 METRI

"É certo que o Grande 30 Metri, criado pelo famoso estaleiro italiano e construído no Brasil, agrada qualquer celebridade."

AGV CORSA R V46

"Criado a partir de tecnologias herdadas dos capacetes de Valentino Rossi na MotoGP, esse modelo, construído com fibras de carbono, aramida e vidro, une um design cheio de marra com a inscrição do número 46 estilizado, o mesmo usado por 'The Doctor'."

HONDA JET

"Primeira incursão aérea da marca, leva até seis passageiros. A inovação está na posição das turbinas – acima das asas, e não junto da cabine, o que dá mais espaço e reduz as zonas de turbulência."

NISSAN GT-R

"Visual agressivo, com capô abaulado e vincado, faróis afilados e recorte vertical que forma uma grande abertura, similar a uma boca prestes a engolir o carro da frente."

O CARRO AUTÔNOMO

TESLA S

"Doze sensores ultrassônicos e um radar monitoram o ambiente ao redor – incluindo outros carros, bicicletas, pedestres e animais"

DE VOLTA PARA O FUTURO

POP.UP AIRBUS/ITALDESIGN

"O veículo elétrico tem duas unidades independentes: um chassi com quatro rodas e um drone. Se a viagem por terra parar, é só sair voando."

DIVULGAÇÃO

HONDA
The Power of Dreams

HR-V

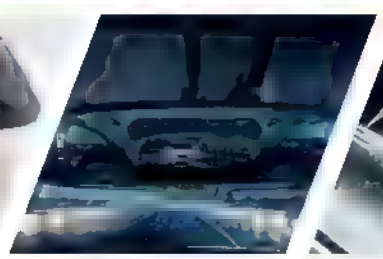
A revolução leva você.

TOURING

Conjunto ótico em LED: faróis, luzes diurnas (DRL) e lanternas traseiras

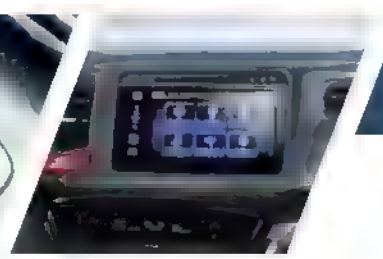
6 airbags: frontais, laterais e de cortina

Sensor de chuva



Retrovisor fotocrômico

Freio de Estacionamento Eletrônico (EPB) com função Brake Hold



Multimídia de 7" multi touchscreen

A INMETRO
Nota A em consumo
em sua categoria

Consumo de combustível (km/l) para o Honda HR-V 1.8 16V EXL Flex: 7,1 km/l etanol e 1,5 km/l gasolina em ciclo urbano (cidade e 8,5 km/l etanol e 12,1 km/l gasolina em ciclo rodoviário estrada). Classificação no Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular na categoria A na avaliação geral. C e em emissões A. Consulte a disponibilidade dos itens de acordo com as versões.

HONDA

VOLKSWAGEN
T-ROC

FLAGROU UM SEGREDO?
Envie para nós por meio das redes sociais ou no WhatsApp
(11) 94507-0294

TAÍ O SUV DO GOLF

MODELO FOI FLAGRADO NA EUROPA COM POUCA CAMUFLAGEM. ESTREIA OCORRERÁ NO SALÃO DE FRANKFURT, EM SETEMBRO. BRASIL? TALVEZ...

REDAÇÃO AUTOESPORTE (autoesporte@edglobo.com.br)

O Volkswagen T-Roc não é novidade na **Autoesporte**. Em abril de 2014, a seção Área Restrita já trazia uma projeção do SUV que seria feito sobre a plataforma MQB, derivado do Golf. Três anos depois, eis que ele surge com pouquíssimo disfarce na Europa, querendo obviamente chamar atenção antes do lançamento, programado para setembro, no Salão de Frankfurt.

Os "carparazzi", claro, não perderam tempo e fotografaram o modelo no momento em que estava sendo transportado. Com base nos cliques da agência Carpix, é possível notar que a versão de produção é maior que o conceito, pela atenção dada ao porta-malas. O protótipo exibido há três anos, em Genebra, tinha 4,18 metros de comprimento. O projeto final deve ter 4,30 m.

Bonita, a dianteira do T-Roc exibe um capô vincado e a grade integrada aos faróis afilados. Pelo menos é a impressão que as molduras cromadas nos dão. Ao que parece, esse cromado funciona como um disfarce mais discreto que as camuflagens que estamos acostumados a ver por aí. A traseira também traz pegadinhas. Um adesivo vermelho junto às lanternas confere um formato arredondado ao desenho da peça. Parece mais um Ka do que um SUV da Volks, com direito a um logo oval que tenta se passar por Ford.

Na motorização, o T-Roc terá os 1.0 e 2.0 TSI que a VW já oferece no Brasil, além do 1.5 turbo de 150 cv, que tomou o lugar do 1.4 na Europa. O câmbio será DSG de seis ou sete marchas. Podemos esperar esse SUV no Brasil? Talvez como importado. Os planos para cá envolvem o conceito T-Cross Breeze, que dará origem a outro SUV, esse, sim, com produção local, já no ano que vem.

Para esconder os detalhes da traseira, fabricante usou disfarces de Ford. Há até o formato do logo da rival sobre o espaço em que deveria estar o símbolo da Volkswagen. Abaixo, temos o conceito do T-Roc

ANDREAS MAU / CARPIX

Feito para a jornada do seu dia a dia

laufenn

Journey in Style

S FIT aS
Pneu de alto desempenho

G FIT aS
Conforto, desempenho e eficiência energética

Hankook Tire do Brasil – Rua George Ohm, 230 – Bloco B Cj.83, Brooklin, São Paulo/SP
Fone: 11/3045-0544 / 11/3045-2119

laufenn.com

TESTAMOS

Testes e impressões dos principais lançamentos. Carro ou moto, a gente dirige tudo!

DESVENDANDO A SOPA DE LETRINHAS

HONDA WR-V EXL
R$ 83.400

FABIO ARO

AFINAL, O QUE O CONSUMIDOR GANHA OU PERDE QUANDO DECIDE COMPRAR FIT, WR-V OU HR-V? COLOCAMOS OS TRÊS MODELOS FRENTE A FRENTE E AVALIAMOS O DESEMPENHO NO DIA A DIA E NA PISTA DE TESTES PARA VOCÊ, ENFIM, ENTENDER OS PRÓS E CONTRAS DESTA SOPA DE LETRINHAS

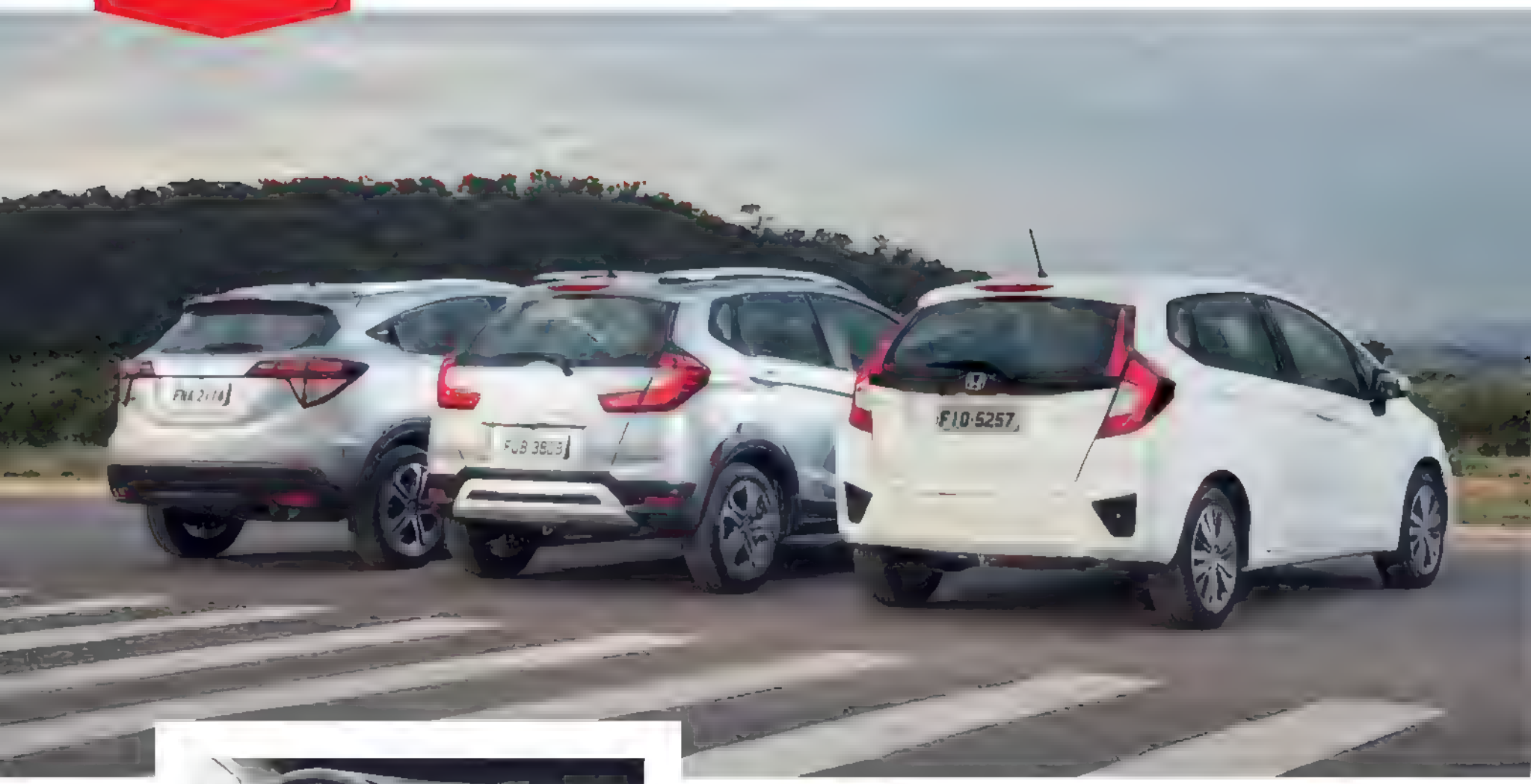
GUILHERME B. MUNIZ (gmuniz@edglobo.com.br)

Você deve estar estranhando um comparativo com três carros de uma mesma montadora. Ainda mais considerando que eles têm preços bem diferentes. Pois é, este não é um comparativo comum. É melhor, inclusive, nem usarmos esse termo. Outro rótulo que não cabe aqui é a discussão sobre qual é a categoria de cada um desses carros. A Honda afirma que o WR-V é um SUV, apesar ter muito mais em comum com o monovolume Fit do que com o utilitário esportivo HR-V. Mas, afinal, o que você, consumidor, ganha ou perde com cada um deles? É sobre isso que falaremos daqui para a frente.

Os carros que ilustram as imagens desta análise são as versões topo de linha de cada modelo: Fit EXL (R$ 78.900), WR-V EXL (R$ 83.400) e a recém-lançada HR-V Touring (R$ 105.900). Assim, poderemos entender o que de melhor cada carro pode oferecer a motoristas e passageiros em relação aos rivais.

Apesar de o WR-V ser a grande novidade desta análise, são Fit e HR-V que melhor ajudam a entender as diferenças entre cada modelo. O Fit está muito desatualizado em nível de equipamentos, especialmente pelo valor hoje cobrado por ele. Apesar disso, mantém a versatilidade e o conforto que conquistam muitos consumidores pela praticidade.

AGRADECIMENTO: Condomínio Fazenda Serrazul - fazendaserrazul.com.br - (11) 3060-8227

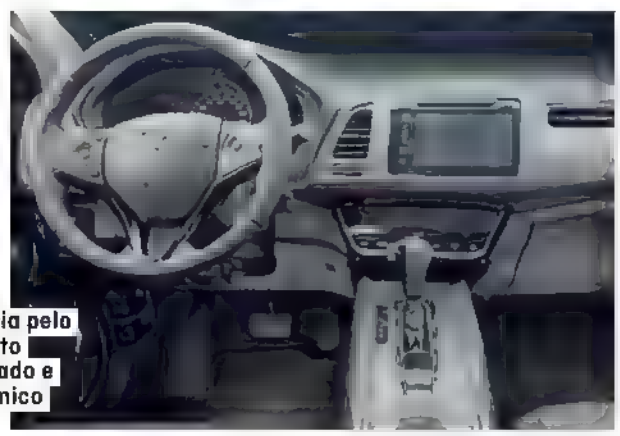


↘ **Honda Fit**

Interior do Fit é ergonômico, visual poderia ser modernizado

↘ **Honda WR-V**

Emprestado do Fit, o painel abusa de plástico e tem detalhes pretos



↘ **Honda HR-V**

Se diferencia pelo revestimento emborrachado e freio eletrônico

O motor 1.5 flex de 116 cv tem desempenho honesto para um carro cuja proposta é essencialmente urbana. A aceleração é linear e o câmbio do tipo CVT garante suavidade, já que as trocas de marchas são virtuais. As suspensões são firmes, mas não prejudicam o conforto. Quem vai atrás também não pode reclamar do espaço, um dos principais trunfos não só do Fit como dos três carros avaliados. Todos contam com banco traseiro bipartido e rebatível de diferentes formas. Assim, é possível não só aumentar o espaço para bagagens, como para objetos mais altos ou compridos.

Os maiores problemas estão nos itens de série . Faltam a um carro nessa faixa de preço ar digital, revestimento do painel mais refinado, tela multimídia aprimorada e controles de tração e estabilidade.

HONDA WR-V

A partir do Fit, é mais fácil entender o que o WR-V oferece a mais a quem opta por esse modelo. A Honda fez ajustes na estrutura, conjunto de suspensão e no visual do veterano para tentar criar um novo carro. O objetivo era ocupar a faixa de preços que o HR-V dominava quando foi lançado (de R$ 70 mil a R$ 89 mil). Na prática, o WR-V tem pouquíssimas diferenças de dirigibilidade em relação ao Fit, o que não é ruim.

O conjunto mecânico é exatamente igual. O inconveniente é que em médias e altas velocidades o motor trabalha em altas rotações. O ronco nada esportivo invade a cabine e incomoda os passageiros. Na cidade, o desempenho é honesto e não deixa o motorista na mão. Já na pista de testes, precisou de 11,4 s para chegar aos 100 km/h, ou 0,5 s a mais do que o Fit. Culpa dos 29 kg a mais e da maior distância do solo.

O retrabalho feito pela montadora no conjunto de suspensão faz com que o WR-V encare com mais facilidade as irregularidades do asfalto e valetas. Segundo a Honda, o conjunto de suspensão é exclusivo, por contar com "amortecedores com batente hidráulico e diâmetro de cilindro reforçado, barra estabilizadora robusta e buchas frontais mais robustas". No dia a dia da cidade, é um carro gostoso de dirigir.

As suspensões elevadas, porém, não fazem com que os passageiros se sintam a bordo de um modelo mais alto. A sensação é semelhante à de viajar em um Fit. Por

HONDA
Fit EXL

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **10,9 s**
0 - 400 m: **17,9 s**
0 - 1.000 m **32,2 s**
Vel. a 1.000 m **165,2 km/h**
Vel. real a 100 km/h **96 km/h**

RETOMADA
40-80 km/h (D) **5,6 s**
60-100 km/h (D). **4,6 s**
80-120 km/h (D). **7,7 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h **40,4 m**
80 - 0 km/h. **32,1 m**
60 - 0 km/h **15,1 m**

CONSUMO
Urbano **9,6 km/l**
Rodoviário **12,8 km/l**
Média. **11,2 km/l**
Aut. em estrada. **576 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 16V, comando simples, injeção eletrônica, flex

POTÊNCIA
116/115 cv a 6.000 rpm

TORQUE
15,3/15,2 kgfm a 4 800 rpm

CÂMBIO
Automático do tipo CVT, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e braços sobrepostos (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS
185/55 R16

DIMENSÕES
Compr. **3,99 m**
Largura **1,69 m**
Altura* **1,53 m**
Entre-eixos. **2,53 m**

TANQUE
45 litros

PORTA-MALAS
363 litros (fabricante)

PESO
1.101 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 5.172

SEGURO***
R$ 2.902

REVISÕES
10 mil km **R$ 258,83**
20 mil km. **R$ 395,12**
30 mil km **R$ 477,83**

*Preço sugerido **Retrovisor direito, farol direito, parachoque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível. ***Seguro. as cotações foram feitas pela Saucedo Seguros (11 2506-9542) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus.

outro lado, a rolagem de carroceria em curvas é maior.

Pena que as falhas no pacote de itens tenham se repetido no novo modelo Honda. Airbags laterais e de cortina são pontos positivos, mas não há como justificar que os controles de tração e estabilidade não sejam oferecidos em qualquer versão do WR-V. Tais tecnologias já equipam modelos bem mais baratos e são ainda mais necessários quando o carro oferece maior distância em relação ao solo.

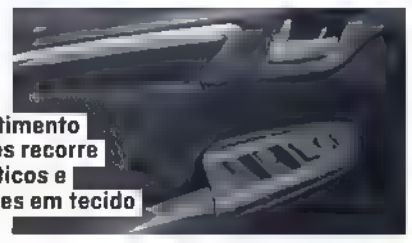
HONDA HR-V

Já o HR-V tem diversas características que podem servir de inspiração para qualquer carro que tenha vocação essencialmente urbana, mas pretenda transmitir ar de aventureiro. Em todas as versões, é equipado com o bom motor 1.8 flex de 140 cv que garante ao carro agilidade para o uso na cidade. O câmbio CVT guarda os mesmos méritos e deméritos dos modelos mais baratos.

O resultado é um carro ágil no dia a dia da cidade, que dificilmente perde fôlego. As retomadas de velocidade são rápidas e ainda é possível trocar marchas pelas aletas atrás do volante. Na pista, chegou a 100 km/h

WR-V tem bom desempenho, mas barulho do motor invade a cabine

Além de sete airbags, modelo tem cintos de três pontos para todos


Revestimento simples recorre a plásticos e detalhes em tecido

Rack de teto é item de série no modelo com aspiração aventureira

Dianteira retrabalhada consegue se diferenciar do Fit e garante visual robusto ao carro

TESTAMOS

PRÓS E CONTRAS DA SOPA DE LETRINHAS

FIT

De R$ 57.700 a R$ 78.900

Entre os três, o Fit é o modelo com melhor custo-benefício. Apesar de ter encarecido muito nos últimos anos, ainda tem ótimo espaço interno e é gostoso de dirigir. O ponto negativo é o pacote de equipamentos, que poderia ter ficado mais recheado conforme o carro encarecia. Isso sem falar na ausência dos controles de tração e estabilidade. Se estiver na dúvida entre comprar um Fit topo de linha ou um WR-V, vá de Fit e guarde o troco.

WR-V

De R$ 79.400 a R$ 83.400

A não ser que você faça questão de um carro com visual aventureiro e mais robusto, é difícil encontrar argumentos para comprar o WR-V no lugar do Fit. A dirigibilidade no dia a dia é ligeiramente melhor por conta da suspensão elevada, mas não compensa os R$ 4.500 cobrados a mais pela versão topo com melhores itens em relação ao Fit mais completo. Quem optar por levá-lo mesmo assim, terá bom espaço interno e desempenho agradável.

HR-V

De R$ 79.900 a R$ 105.900

Se puder gastar um pouco mais, o HR-V é a melhor escolha deste trio. Nem precisa ser na versão mais cara, pois a EX já oferece custo-benefício mediano. Os principais trunfos são a melhora no desempenho, o refinamento no acabamento e a sensação de efetivamente estar dirigindo um veículo mais alto. Sem falar no espaço interno. O ponto negativo fica para o preço, bem salgado, e para os problemas da central multimídia, que deveria ser mais tecnológica.

ITENS	HONDA Fit EXL R$ 78.900	HONDA WR-V EXL R$ 83.400	HONDA HR-V Touring R$ 105.900
AIRBAGS LATERAIS/CORTINA	S	S	S
AR-CONDICIONADO DIGITAL	ND	ND	
AR DUAS ZONAS	ND	ND	ND
ASS. DE RAMPA	ND	ND	S
BANCOS DE COURO	S	ND	
CÂMERA DE RÉ	S	S	
CENTRAL MULTIMÍDIA	S	S	
CHAVE PRESENCIAL	ND	ND	ND
COMANDOS NO VOLANTE	S	S	
PARK ASSIST	ND	ND	ND
CONTROLE DE TRAÇÃO	ND	ND	
FAROL NEBLINA	S	S	
BOTÃO DE PARTIDA	ND	ND	ND
GPS	S	S	
ISOFIX	S	S	
RODA DE LIGA	S	S	
SENSORES ESTACIONAMENTO	ND	ND	
ESPELHAMENTO CELULAR	ND	ND	
TRIO ELÉTRICO	S	S	

* Itens vendidos em pacotes — Série — Opcional — ND Não disponível — A Acessório

HONDA
WR-V EXL

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **11,4 s**
0 - 400 m **18,1 s**
0 - 1.000 m **32,7 s**
Vel. a 1.000 m **162,7 km/h**
Vel. real a 100 km/h **94 km/h**

RETOMADA
40-80 km/h (D) **5,4 s**
60-100 km/h (D) **6,2 s**
80-120 km/h (D) **7,8 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h **42,7 m**
80 - 0 km/h **27,4 m**
60 - 0 km/h **15,5 m**

CONSUMO
Urbano: **8,3 km/l**
Rodoviário: **12,1 km/l**
Média: **10,2 km/l**
Aut. em estrada: **544,5 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 16V, comando simples, injeção eletrônica, flex

POTÊNCIA
116/115 cv a 6 000/6 600 rpm

TORQUE
15,3/15,2 kgfm a 4.800 rpm

CÂMBIO
Automático do tipo CVT, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS
195/60 R16

DIMENSÕES
Comp.: **4,00 m**
Largura: **1,73 m**
Altura: **1,59m**
Entre-eixos: **2,55 m**

TANQUE
45 litros

PORTA-MALAS
363 litros (fabricante)

PESO
1.130 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 5.472

SEGURO***
R$ 2.593

REVISÕES
10 mil km: **R$ 258,83**
20 mil km: **R$ 395,12**
30 mil km: **R$ 477,83**

HONDA
HR-V EXL

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **10,5 s**
0 - 400 m **17,7 s**
0 - 1.000 m **31,6 s**
Vel. a 1.000 m **170,6 km/h**
Vel. real a 100 km/h **97 km/h**

RETOMADA
40-80 km/h (D) **5,5 s**
60-100 km/h (D) **5,7 s**
80-120 km/h (D) **7,4 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h **38,9 m**
80 - 0 km/h **24,9 m**
60 - 0 km/h **14 m**

CONSUMO
Urbano **8,2 km/l**
Rodoviário **10,3 km/l**
Média **9,2 km/l**
Aut. em estrada **525,3 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 c.l. em linha, 16V, comando simples, injeção eletrônica, flex

POTÊNCIA
139/140 cv a 6 300/6.500 rpm

TORQUE
17,4/17,3 kgfm a 5 000/4 800 rpm

CÂMBIO
Automático do tipo CVT, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e barra de torção (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e discos sólidos (tras.)

PNEUS
215/55 R17

DIMENSÕES
Compr. **4,29 m**
Largura **1,77 m**
Altura **1,58 m**
Entre-eixos **2,61 m**

TANQUE
51 litros

PORTA-MALAS
437/462 litros (fabricante/AE)

PESO
1.279 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 6 508

SEGURO***
R$ 4 270

REVISÕES
10 mil km **R$ 258,83**
20 mil km **R$ 413,11**
30 mil km **R$ 477,83**

Honda WR-V alia posição mais alta de dirigir a visual e pegada esportivos

em 10,5 s e se destacou pelas frenagens, muito melhores do que dos outros dois Honda.

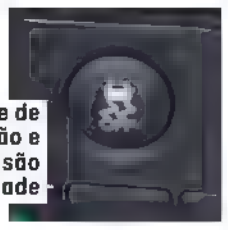
A caixa de direção elétrica é compartilhada entre o WR-V e o HR-V, mas tem um ajuste ligeiramente mais esportivo no modelo mais caro. Além disso, motorista e passageiro se sentem, efetivamente, a bordo de um carro mais alto, sem que a dirigibilidade em curvas seja prejudicada. Isso porque o acerto de suspensão é mais firme e o visual inspirado em cupês faz do HR-V um modelo não tão alto.

Atrás, o espaço interno impressiona. Com o banco do motorista ajustado para alguém de cerca de 1,75 m, uma pessoa da mesma altura viaja atrás com mais de um palmo de espaço entre os joelhos e o assento dianteiro.

O pacote de equipamentos é bom, especialmente nesta versão topo. Os principais diferenciais são ar-condicionado digital e sensível ao toque, bancos de couro e sensor de ré. Isso sem falar nos controles de tração e estabilidade e no assistente de partida em rampa. O HR-V Touring também tem como exclusividade em relação às suas outras versões faróis e lanternas de LED. Além de mais tecnológicos (e caros caso quebrem), esses equipamentos são mais bonitos.

Outro ponto positivo é o revestimento interno bem superior. Enquanto Fit e WR-V compartilham painel de plástico sem requintes, a não ser por detalhes em preto brilhante, o modelo mais caro tem material emborrachado. Além de suave ao toque, dá à cabine visual mais moderno. Há, ainda, freio eletrônico, que, além de prático, deixa o visual da cabine mais limpo. Completando o pacote de refinamentos, falta apenas uma tela digital mais moderna no painel de instrumentos.

Freio de estacionamento eletrônico é bom item diferencial


Controle de tração e aletas são exclusividade

Assoalho plano aumenta o conforto no banco de trás

CENTRAL MULTIMÍDIA

Falando em tela, a central multimídia dos três carros merece um espaço à parte nesta avaliação. Apesar de terem pequenas diferenças de funcionalidade, todas têm visual muito simples e são pouquíssimo intuitivas. Em todas há bons recursos, como navegação por GPS, entradas USB e conectividade com celular por Bluetooth. Elas também podem ser comandadas pelo volante multifuncional de série nos três. Mas o sistema é lento para realizar algumas tarefas e a ausência de botões físicos ao redor reduz a praticidade.

Outro porém fica para a câmera de ré, já que a angulação da lente distorce as bordas da imagem, diminuindo as referências para que o motorista entenda a distância do carro para obstáculos.

Mobi Drive GSR/R$ 44.780*

CARRO COM CÂMBIO AUTOMATIZADO MAIS BARATO DO BRASIL, HATCH BEBE POUCO, MAS FICA DEVENDO ITENS ESSENCIAIS E MELHOR ERGONOMIA

A vida do Mobi não está fácil, mas, ao menos, ele não pode reclamar de monotonia. Seu primeiro ano no mercado foi cheio de mudanças: o preço diminuiu, depois subiu, aí ele ganhou motor 1.0 três cilindros e agora, na linha 2018, passa a oferecer o novo câmbio automatizado de cinco marchas GSR-Comfort.

O nome é complexo, mas a caixa é basicamente a já conhecida Dualogic Plus, presente no Uno. No Mobi, ela também é acionada por botões no console e pode ser comandada por aletas atrás do volante – recurso bem útil.

A combinação do motor com a transmissão é bem-sucedida. As trocas até são suaves e é notável a evolução frente aos automatizados mais antigos. Ainda assim, existe o típico "soluço" nas mudanças de marcha. Mas, sinceramente, os tranquinhos incomodam bem menos que a ergonomia do carro e o excesso de vibração. Detalhes que também influenciam no nível de conforto. Que adianta não ter o pedal da embreagem e ficar com dor nas costas?

Com 77 cv e 10,9 kgfm, o Mobi tem um desempenho honesto para rodar na cidade, embora falte vigor na estrada. Mas ele não se comportou mal na pista: foi de zero a 100 km/h em 15,1 segundos e retomou de 60 a 100 km/h em 8,8 s – o VW up! I-Motion fez em 17,7 s e 9,8 s, respectivamente. No entanto, para se tornar ainda mais econômico que o Mobi manual, o câmbio GSR tende a trabalhar com giro baixo (2.000 rpm). E aí pode faltar força (torque) para realizar uma ultrapassagem, obrigando o motorista recorrer às aletas atrás do volante. O botão Sport resolve parte do problema, mas faz o Mobi beber mais. Adeus ao mote da economia! Pena, pois em nossos testes com etanol, a versão GSR fez uma média de 12,3 km/l no ciclo misto, contra 10,3 km/l do Mobi manual.

Mas os defeitos do carrinho são outros. Mesmo sendo a opção automatizada mais barata do Brasil, itens essenciais como ajuste do banco e até rádio são cobrados à parte e elevam o valor para quase R$ 50 mil. E não, não vale.

Câmbio GSR-Comfort é acionado por botões (à la Alfa Romeo) e tem função Sport

Nova câmbio automatizado faz bom par com o motor 1.0 três cilindros e tornou o Mobi ainda mais econômico

É o automatizado mais barato do mercado, mas não oferece itens essenciais de série, vibra muito e peca na ergonomia

TEREZA CONSIGLIO
(tfrigo@edglobo.com.br)

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **15,1 s**
0 - 400 m **19,8 s**
0 - 1.000 m **36,3 s**
Vel. a 1.000 m: **143,9 km/h**
Vel. real a 100 km/h **95**

RETOMADA
40-80 km/h (Drive) **6,8 s**
60-100 km/h (D) **8,8 s**
80-120 km/h (D) **11,9 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h **41,1 m**
80 - 0 km/h **27,1 m**
60 - 0 km/h **14,9 m**

CONSUMO
Urbano **10,4 km/l**
Rodoviário **14,3 km/l**
Média **12,3 km/l**
Aut. em estrada **672,1 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 3 cil. em linha, 6V, comando simples, flex

POTÊNCIA
77/72 cv a 6.250 rpm

TORQUE
10,9/10,4 kgfm a 3.250 rpm

CÂMBIO
Automatizado de 5 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos sólidos (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS
175/65 R14

DIMENSÕES
Compr. **3,56 m**
Largura. **1,63 m**
Altura **1,50 m**
Entre-eixos **2,30 m**

TANQUE
47 litros

PORTA-MALAS
215 litros (fabricante)

PESO
1.530 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
Base para celular (R$ 1.530)

GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 4.048

SEGURO***
R$ 2.077

REVISÕES
10 mil km **R$ 196**
20 mil km **R$ 416**
30 mil km **R$ 636**

*Preço sugerido **Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível ***Seguro: as cotações foram feitas pela Sausedo Seguros (11-2506-8242) base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus

DIVULGAÇÃO

ESPECIAL

ESPERO OU COMPRO JÁ

TREZE LANÇAMENTOS, SENDO OITO TOTALMENTE INÉDITOS. O MERCADO AUTOMOTIVO BRASILEIRO TERÁ BASTANTE MOVIMENTAÇÃO NOS PRÓXIMOS MESES E TAMBÉM EM 2018. ALÉM DE REVELAR O QUE VEM POR AÍ, ESCLARECEMOS A VOCÊ O MAIS IMPORTANTE: SE VALE A PENA APLICAR SEU DINHEIRO AGORA EM ALGUM MODELO JÁ À VENDA OU SE É MELHOR CONTER A ANSIEDADE PARA TROCAR DE CARRO E ESPERAR UM POUQUINHO MAIS PELAS NOVIDADES. DESCUBRA O MELHOR NEGÓCIO NESTE GUIA!

JULIO CABRAL

FICHA TÉCNICA

PREÇO R$ 65 mil (estimado)
CHEGA EM Julho de 2017
MOTOR 1.8 flex de até 139 cv
CÂMBIO Automático de 6 marchas
DIREÇÃO Elétrica
COMPRIMENTO 4,05 metros
LARGURA 1,75 metro
ALTURA 1,45 metro
ENTRE-EIXOS 2,55 metros
PORTA-MALAS 300 litros
GARANTIA 3 anos

ESPERO FIAT X6H

MOTOR	CÂMBIO
A oferta começa no 1.0 e 1.3 Firefly. Contudo, a versão ideal será a Essence 1.8 de 139 cv e 19,3 kgfm. Afinal, apenas ela será automática. A arrancada de zero a 100 km/h deve ficar na casa dos dez segundos.	Ao contrário do motor maior, os demais usam o automatizado GSR (Dualogic). O automático Aisin de seis marchas promete ajudar a aproveitar melhor o torque total, disponível a 3.750 rpm, sem perder tempo nas trocas.

OU COMPRO JÁ FORD FIESTA

MOTOR	CÂMBIO
O Fiesta vai passar apenas por um "tapa" em maio. A boa nova é que o 1.0 EcoBoost de 125 cv estará até na versão SE. Os 17,3 kgfm a 1.400 rpm ajudam no zero a 100 em 9,2 s e o consumo médio é de 14,2 km/l.	Problemático, o Powershift de dupla embreagem é compulsório no 1.0 EcoBoost. Contudo, a Ford vai começar a aplicar câmbio automático convencional na sua gama, conforme **Autoesporte** revelou.

FICHA TÉCNICA

PREÇO R$ 73.990
VERSÃO Titanium Plus EcoBoost
MOTOR 1.0 turbo de 125 cv
CÂMBIO Dupla embreagem de 6 m
DIREÇÃO Elétrica
COMPRIMENTO 3,96 metros
LARGURA 1,78 metro
ALTURA 1,46 metro
ENTRE-EIXOS 2,48 metros
PORTA-MALAS 305 litros (AE)
GARANTIA 3 anos

JOÃO KLEBER LEO SPOSITO

ESPERE!

O MINEIRO VENCE

Por ganhar na maioria dos quesitos e ser um projeto atualizado, o Fiat leva a disputa. Para aqueles que esperam por um carro entre o antigo Punto e o Bravo, os 1.0 e 1.3 talvez não interessem tanto. Esqueça um pouco o câmbio GSR oferecido como opção, mas pense no Essence 1.3 como a versão que mais bem equilibra preço e emoção. Contudo, o Essence 1.8 de 139 cv será o carro capaz de enfrentar até o Fiesta mais caro. Além do motor mais forte, ele vai ter espaço interno digno de um compacto crescido e a qualidade será elevada, envolvendo aços de ultra-alta resistência em patamares maiores do que os do Bravo. "O processo de validação está demorando mais do que o de costume. O objetivo é garantir que esse será o Fiat de melhor qualidade de construção já feito no Brasil", afirmou fonte associada a Fiat. Mesmo que você prefira o Ford, espere até maio. Previsto não só para o EcoSport, o 1.5 Dragon terá um nível de desempenho próximo do 1.6 Sigma e será mais econômico como bom tricilíndrico. Pena que a nova geração não virá tão cedo, o que poderia mudar esse resultado.

★

Ajuste dinâmico é com a turma de Betim (MG) mesmo e, nesse ponto, o hatch fará justiça ao antigo Punto. O conjunto será McPherson à frente e eixo de torção e o Sporting terá amortecedores mais durinhos.

SUSPENSÃO

Afinado do jeito que ingleses e alemães gostam, o Fiesta tem o mesmo esquema de suspensão do Fiat. Referência em dinâmica, o hatch não chega a ser desconfortável, mas não é exatamente afeito a buracos.

★

Falta de itens de conforto nunca foi o problema do Punto e o sucessor será ainda mais recheado. Ar duas zonas, direção elétrica com função City, start-stop e multimídia destacada no painel serão pontos fortes.

ITENS DE SÉRIE

Embora seja um dos mais caros do segmento, o Fiesta compensa com ar digital (uma zona) e sistema Sync de som. Ele fica devendo apenas uma central multimídia vistosa de série e acabamento melhor.

★

O Punto nunca ofereceu o ESP, presente apenas nos Bravos mais caros. Agora que até o Uno tem o item, o novo Fiat virá com as salvaguardas, além de assistente de rampa. Airbags de cortina são certos.

SEGURANÇA

Itens como ESP e sete airbags vêm de série nas versões Titanium, mas ainda não fazem parte dos modelos 1.5. Esperamos que as novas configurações com o Dragon 1.5 sejam mais bem equipadas após o facelift.

★

Vítima do estilo, o Punto vai ter um sucessor mais espaçoso. A meta é ser um pouco Sandero no quesito, ou seja, podemos esperar por capacidade para três adultos atrás. O teto em arco vai ajudar na área maior.

ESPAÇO INTERNO

Apertado para quem vai atrás, o Ford não resolve bem a equação em razão do entre-eixos de só 2,46 m e teto baixo Só uma nova geração resolveria isso. O porta-malas é bom, mas o carro deve banco bipartido.

★

ESPERO VOLKSWAGEN POLO

FICHA TÉCNICA

- **PREÇO** R$ 55 mil (estimado)
- **CHEGA EM** Outubro de 2017
- **MOTOR** 1.0 turbo flex de até 105 cv
- **CÂMBIO** Manual de 5 marchas
- **DIREÇÃO** Elétrica
- **COMPRIMENTO** 4,05 metros
- **LARGURA** 1,80 metro
- **ALTURA** 1,44 metro
- **ENTRE-EIXOS** 2,56 metros
- **PORTA-MALAS** 300 litros
- **GARANTIA** 3 anos

★ **MOTOR**

O Polo deve andar junto do Seat Ibiza 1.0 TSI, com o mesmo motor do up!, mas com 10 cv a mais. Com 115 cv, o espanhol vai de zero a 100 km/h em 9,3 segundos. O torque pode ser maior que os 16,8 kgfm do up! TSI.

★ **CÂMBIO**

Esperamos pelo câmbio manual de cinco marchas, que deve manter o ótimo padrão de engates e curso da linha VW. A caixa automática de seis velocidades pode ser oferecida nas versões mais caras.

OU COMPRO JÁ CHEVROLET ONIX

FICHA TÉCNICA

- **PREÇO** R$ 55 750
- **VERSÃO** LTZ
- **MOTOR** 1.4 flex de até 106 cv
- **CÂMBIO** Manual de 6 marchas
- **DIREÇÃO** Elétrica
- **COMPRIMENTO** 3,93 metros
- **LARGURA** 1,70 metro
- **ALTURA** 1,47 metro
- **ENTRE-EIXOS** 2,52 metros
- **PORTA-MALAS** 313 litros (AE)
- **GARANTIA** 3 anos

★ **MOTOR**

Após a reestilização, o Onix ganhou novo fôlego. O 1.4 foi revisado e entrega até 106 cv e 13,9 kgfm de torque a 4.800 giros. O zero a 100 km/h é cumprido em bons 10,7 s e consome, na média, 9,4 km/l com etanol.

★ **CÂMBIO**

A nova caixa manual de seis marchas ajuda a aproveitar o torque graças ao menor espaçamento entre as relações. Os engates são precisos. Há opção de automático com mesmo número de velocidades

JOÃO KLEBER LEO SPOSITO / FLAGRAS: CARS.CO.ZA

ESPERE!

NOVIDADE PROMETE

Ainda não temos certeza sobre muitos detalhes definitivos sobre o VW. Até pouco tempo, nem sequer o nome estava muito certo. O que temos certeza é de que o projeto representará uma revolução graças ao uso da moderna plataforma MQB A0, um ponto menor do que a MQB A1 usada no Golf e família. Está certo que o nível de ruído, vibrações e aspereza prometem ser maiores do que no médio, naturalmente mais bem isolado não apenas pelo entre-eixos e bitolas maiores, como também pelo maior aplicação de materiais absorventes e outros refinamentos. De qualquer forma, o compacto nacional representará um avanço considerável face o atual Gol, baseado sobre a antiga arquitetura PQ25 e bem menor com seus 3,89 metros de comprimento e 2,46 metros de entre-eixos. O veterano não conseguiu manter a liderança diante de lançamentos como o Onix e o Hyundai HB20. Mas o seu sucessor espiritual promete levar essa disputa a outro patamar. Será a hora da VW começar a ditar algumas tendências novamentes, então, vale a pena esperar um pouco.

SUSPENSÃO

Reajustado, o Onix tem o mesmo esquema McPherson e eixo de torção do rival, conjunto que melhorou muito no facelift A direção elétrica ajuda na tarefa de fazer curvas e dar maior estabilidade em alta.

ITENS DE SÉRIE

O Onix LTZ cobra como opcional o câmbio automático e controle de cruzeiro (R$ 5.200) Mas o motorista ficaria mais bem posicionado com ajuste de profundidade do volante e não somente de altura

SEGURANÇA

Sem oferecer ESP ou airbags laterais, o Onix vacilou na reestilização O controle de estabilidade passou a fazer parte de carros mais baratos, exemplos do Ford Ka e do Fiat Uno. Neste ponto, derrota certa

ESPAÇO INTERNO

Os 2,52 m de entre-eixos garantem um espaço decente para quatro adultos no Onix, que também conta com um porta-malas de respeito Ainda assim, a área do concorrente promete ser mais folgada.

FICHA TÉCNICA

PREÇO R$ 70 mil (estimado)
CHEGA EM Início de 2018
MOTOR 1.0 turbo flex de até 115 cv
CÂMBIO Automático de 6 marchas
DIREÇÃO Elétrica
COMPRIMENTO 4,25 metros
LARGURA 1,80 metro
ALTURA 1,45 metro
ENTRE-EIXOS 2,56 metros
PORTA-MALAS 500 litros
GARANTIA 3 anos

ESPERO VOLKSWAGEN VIRTUS

OU

COMPRO JÁ HYUNDAI HB20S

MOTOR

Um dos pontos fortes será o 1.0 TSI, que pode ter ajuste mais vigoroso do que no up! e chegar próximo do Golf de 125 cv e 20,4 kgfm. Com injeção direta, o Virtus tem chances de baixar os dez segundos de zero a 100 km/h.

Sem injeção direta, o 1.0 turbo do HB20 perde demais em linearidade em relação ao 1.6 de 128 cv. São 105 cv e 15 kgfm a 1.550 rpm. São 11,2 segundos de zero a 100 km/h contra 10,4 s do motor mais forte.

CÂMBIO

A caixa manual justinha deve dar lugar a um automático de seis marchas Tiptronic. É uma transmissão bem mais refinada do que o antigo e impreciso i-Motion automatizado de cinco velocidades do Voyage.

Tanto o manual quanto o automático tem seis marchas e encantam pelo funcionamento. Mas o 1.0 turbo não tem opção sem pedal da embreagem e você precisa partir para o 1.6, mais caro.

FICHA TÉCNICA

PREÇO R$ 71.175
VERSÃO Premium completa
MOTOR 1.6 flex de até 128 cv
CÂMBIO Automática de 6 marchas
DIREÇÃO Hidráulica
COMPRIMENTO 4,23 metros
LARGURA 1,68 metro
ALTURA 1,47 metro
ENTRE-EIXOS 2,50 metros
PORTA-MALAS 473 litros (AE)
GARANTIA 5 anos

JOÃO KLEBER DIVULGAÇÃO / FLAGRA: MARTINHOLOPES

A base MQB mais simples não conta com suspensão traseira multilink. Mas, o Virtus tem ao seu favor o entre-eixos longo e as bitolas largas, o que dará estabilidade extra em alta, além de isolar melhor imperfeições.

Serão revelados apenas quando o lançamento estiver mais próximo e devem incluir recursos como ar digital, direção elétrica e tela multimídia sensível ao toque. É na segurança que esse sedã será melhor.

O primeiro carro MQB A0 do grupo, o Seat Ibiza, tem aços estampados a quente (mais resistentes e leves) e 4 mil pontos de solda. Se o patamar se repetir, o Virtus será bem seguro e terá ESP e controle de tração.

Graças ao teto arqueado, o VW Virtus reservará um bom espaço para as cabeças atrás. As pernas dos ocupantes terão bom vão graças ao entre-eixos de previstos 2,56 m. O porta-malas será igualmente amplo.

SUSPENSÃO

Modificada no lançamento da reestilização, a suspensão do HB20S não chega mais ao final de batente como antes. Só que o Hyundai é muito voltado para o conforto e deixa de lado um pouco a esportividade.

ITENS DE SÉRIE

O HB20S Premium tem ar digital, leds diurnos e sensor de ré. Pelo preço, o modelo poderia vir mais bem equipado. Ele não conta com a direção elétrica do HB20X e só há multimídia na configuração Premium completa.

SEGURANÇA

Airbags laterais e frontais fazem parte apenas da versão Premium, mas não há bolsas do tipo cortina ou controles eletrônicos de estabilidade e de tração nem como opcionais, itens de segurança esperados.

ESPAÇO INTERNO

São só 2,50 m de entre-eixos, medida que basta para dois adultos atrás e limita a acomodação de pessoas muito altas. O consolo está no porta-malas de 473 litros, 23 l a mais que o divulgado pela marca.

ESPERE!

PACIÊNCIA É VIRTUDE

Ainda falta um pouco para o lançamento do sedã da Volks e o Hyundai está longe de ser uma compra desaconselhada. Ainda assim, o veredito não mente: vale a pena esperar pelo lançamento. O uso da plataforma MQB A0 dará ao Virtus um espaço que o Voyage nunca teve. É o que o estreante precisará para enfrentar rivais crescidos, exemplos do Chevrolet Cobalt e do Honda City. Não será a única vantagem da base. O uso de aços especiais na estrutura dará uma rigidez torcional digna de carros médios, algo capaz de garantir uma rodagem muito mais divertida e sólida. É o tipo de refinamento que cairá bem na classe. O fator diversão também será de primeira graças ao motor 1.0 TSI mais forte. A incógnita fica por conta do nível de equipamentos. Esperamos apenas que os controles de tração e de estabilidade sejam oferecidos em todas as versões, ou que seja opcional nas mais baratas. Afinal, a salvaguarda eletrônica passará a ser obrigatória a partir de 2022 e passou a ser indispensável nessa faixa de preço. Seja como for, espere para ver como será o Volkswagen Virtus.

ESPERO CHEVROLET EQUINOX

FICHA TÉCNICA

PREÇO R$ 140 mil (estimado)
CHEGA EM Segundo semestre
MOTOR 1.5 turbo de 172 cv
CÂMBIO Automático de 6 marchas
DIREÇÃO Elétrica
COMPRIMENTO 4,65 metros
LARGURA 1,84 metro
ALTURA 1,66 metro
ENTRE-EIXOS 2,72 metros
PORTA-MALAS 892 litros
GARANTIA 3 anos

MOTOR

O 1.5 turbo gera 172 cv e 28 kgfm de torque, o que até torna o 2.0 de 255 cv dispensável. A GM diz apenas que a aceleração de zero a 96 km/h (60 mph) da configuração será abaixo dos nove segundos

CÂMBIO

Ao contrário do 2.0, que conta com caixa automática de nove marchas, o Equinox 1.5 tem apenas seis velocidades. O básico vem com tração dianteira, algo que virou padrão no Captiva, mas há 4x4 opcional.

OU

COMPRO JÁ MITSUBISHI OUTLANDER

FICHA TÉCNICA

PREÇO R$ 162.990
VERSÃO GT
MOTOR 3.0 V6 de 240 cv
CÂMBIO Automático de 6 marchas
DIREÇÃO Elétrica
COMPRIMENTO 4,69 metros
LARGURA 1,81 metro
ALTURA 1,68 metro
ENTRE-EIXOS 2,67 metros
PORTA-MALAS 715 litros
GARANTIA 3 anos

MOTOR

A oferta começa no 2.0 de 160 cv, passa pelo 2.2 diesel de 165 cv e chega ao V6 3.0 de 240 cv e 31 kgfm. O GM tem chance de ser mais em conta. Em compensação, o Mitsubishi vai de zero a 100 km/h em 8,7 s.

CÂMBIO

Com exceção do 2.0, equipado com CVT, os demais tem câmbio automático sequencial de seis marchas. De série nas versões a diesel e V6, a tração 4x4 adaptativa dá uma aderência extra o Outlander

DIVULGAÇÃO

★

A plataforma pode ser a mesma D2XX do Cruze. Entretanto, o Equinox tem suspensão traseira multlink A medida deve ajudar a lidar melhor com os 1.500 kg nas curvas – a versão 4x4 pesa 100 kg a mais.

★

O Equinox Premier tem bancos elétricos com memória, tampa traseira automática e rodas aro 18, tal como o Outlander. Mas o MyLink2 de oito polegadas é maior e melhor do que a central rival, de 7".

★

Equipamentos como sensor de colisão e de ponto cego já fazem parte do pacote LTZ Plus do Cruze. Se for mantida, a lista de itens de segurança será forte e não promete cobrar tanto por isso quanto o concorrente.

★

Com 2,72 metros de entre-eixos, o Equinox vai oferecer bom espaço para cinco passageiros Ambos têm capacidades de porta-malas otimistas, os volumes devem ter sido medidos acima da linha dos vidros.

ESPERE!

NOVA CAPTIVA

O Equinox bem pode ser considerado o sucessor do descontinuado Captiva. O crossover terá apenas que esperar a sua fabricação no México para chegar por um preço competitivo, graças ao acordo de importação entre o país e o Brasil. Lembrando que a Chevrolet já gasta parte da sua cota com o Tracker LTZ 1.4 turbo. Ser trazido sem Imposto de Importação seria uma vantagem e tanto perante o Mitsubishi. Mesmo que o preço fique bem acima dos R$ 108.190 pedidos pelo Captiva Sport 2.4, certamente o Chevy pode chegar abaixo do Outlander V6, cujos preços começam em R$ 162.990 e chegam a R$ 175.990. Claro que o valor de aquisição é apenas um dos fatores que influenciam a disputa. O fato de ser um projeto mais atual do que o reestilizado rival (lançado em 2013) e ter uma plataforma evoluída ajudará o Equinox a se estabelecer junto com o 1.5 mais econômico. Nos Estados Unidos, o consumo médio declarado de gasolina é de 12 km/l, enquanto o consumo do concorrente no Inmetro deu 7,6 km/l. Mesmo que o Equinox gaste mais por aqui, certamente será menos beberrão.

SUSPENSÃO

O Outlander também tem suspensão traseira multlink. Junto com a tração integral, o esquema garante uma boa estabilidade ao crossover. Os pneus 225/55 R18 ajudam na dinâmica e no estilo.

ITENS DE SÉRIE

O pacote Full Technology Pack inclui controle de cruzeiro adaptativo e outros itens, mas cobrará R$ 13 mil por isso. O que é de se estranhar é a câmera de ré ser cobrada separadamente ou no pack opcional.

SEGURANÇA

Itens como sensor de faixa, controle de cruzeiro adaptativo, alerta de colisão e frenagem automática e câmera de ré são cobrados separadamente O GT vem com seis airbags e ESP de série.

ESPAÇO INTERNO

São 2,67 metros de entre-eixos e o espaço do Mitsubishi não privilegia tanto o passageiro central. Porém, ele pelo menos conta com encosto de cabeça e há dois lugares extras escamoteados no porta-malas.

ESPERO

CITROËN C4 CACTUS

OU

COMPRO JÁ

HONDA HR-V

FICHA TÉCNICA

PREÇO R$ 95 mil (estimado)
CHEGA EM Início de 2018
MOTOR 1.6 turbo flex de até 173 cv
CÂMBIO Automático de 6 marchas
DIREÇÃO Elétrica
COMPRIMENTO 4,16 metros
LARGURA 1,73 metro
ALTURA 1,48 metro
ENTRE-EIXOS 2,61 metros
PORTA-MALAS 358 litros
GARANTIA 3 anos

MOTOR

Previsto para receber o 1.6 THP turbo de injeção direta de 173 cv e 24,5 kgfm a 1.400 rpm, o Cactus será um dos mais rápidos do segmento. A aceleração de zero a 100 km/h talvez fique abaixo dos nove segundos.

CÂMBIO

Ao contrário do Peugeot 2008 Griffe THP, o Citroën virá com caixa automática de seis marchas – que será adotada no facelift do primo. É um câmbio bem pareado ao 1.6 turbo, só não sabemos se terá aletas no volante

MOTOR

Capaz de gerar até 139 cv, o 1.8 do Honda deve um torque maior em baixa. Os 17,4 kgfm chegam a apenas 5 000 rpm. No pista, contudo, o motor basta para levá-lo de zero a 100 km/h em bons 10,7 segundos.

CÂMBIO

Bem casado com o propulsor, o câmbio CVT do HR-V tem reações rápidas. A falta de emotividade do modo automático é o que pega. Ainda assim, há sete marchas virtuais e borboletas atrás do volante para você interagir

FICHA TÉCNICA

PREÇO R$ 101.400
VERSÃO EXL
MOTOR 1.8 flex de até 139 cv
CÂMBIO CVT, 7 marchas virtuais
DIREÇÃO Elétrica
COMPRIMENTO 4,29 metros
LARGURA 1,77 metro
ALTURA 1,58 metro
ENTRE-EIXOS 2,61 metros
PORTA-MALAS 462 litros (**AE**)
GARANTIA 3 anos

DIVULGAÇÃO

★

Esqueça o nome C4, o Cactus é baseado sobre uma plataforma compacta. As suspensões são tradicionais, com eixo de torção na traseira. Mas os pneus maiores prometem ajudar na qualidade de rodagem.

★

É uma incógnita até o carro chegar em 2018. Podemos esperar por controles eletrônicos de estabilidade e de tração Porém, não virá freio de mão eletrônico com Brake-Hold, um chamariz do Honda.

★

Os seis airbags devem estar em versões mais em conta. Podemos apostar nos controles eletrônicos de estabilidade e de tração, mas esperamos que não apenas no top de linha, um pecado cometido pelo 2008.

Menor, o Cactus tem 2,60 m de entre-eixos e espaço para quatro – um quinto fica apertado pelo console. Um ponto alto pode ser a extensão que liga os bancos dianteiros, presente no europeu. Ele leva 358 litros.

ESPERE!

AGUARDE O FRANCÊS

É quase um empate. O C4 Cactus será bem alterado em relação ao original. Ele perderá alguns itens polêmicos, exemplo dos Airbumps (proteções de plástico laterais preenchidas por ar). As janelas laterais traseiras basculantes vão ser trocadas por outras convencionais, com vidro deslizante e divididas por uma régua. Esperamos que o banco traseiro inteiriço dê lugar também a outro bipartido, o que ajudaria a ampliar o porta-malas. Mas ele leva em outros quesitos. O motor 1.6 turbo flex será um aliado do modelo, da mesma forma que o câmbio automático de seis marchas. É uma dupla mecânica que ajudou um bocado na consolidação do C4 Lounge como uma alternativa viável no concorrido segmento dos sedãs médios. Claro que se você não quiser esperar, o HR-V está aí. Uma nova versão top de linha deu a ele alguns itens que faltavam. Há um porêm: sempre que isso acontece, o preço também aumenta. Dentro da casa, o próprio Honda Civic EXL parece uma compra mais racional. Diante disso, vale a pena ver o que o segmento dos crossovers trará no futuro.

SUSPENSÃO

Baixinho para um crossover, o Honda tem pegada de perua. O acerto de suspensão é mais firme do que no WR-V e a direção mais direta. O conjunto deve apenas maior suavidade na hora em que lida com piso ruim.

ITENS DE SÉRIE

A despeito do freio automático em todos, somente o Touring de R$ 105.900 tem faróis com leds, sensores de chuva e de ré (havia apenas câmera), retrovisor eletrocrômico e airbags do tipo cortina.

SEGURANÇA

Airbags de cortina vêm apenas no mais caro. De série, todo HR-V tem ESP e controle de tração. Por sua vez, os bolsas laterais dianteiras estão disponíveis no EXL de R$ 101.400, algo que poderia vir em todos de fábrica.

ESPAÇO INTERNO

Com um centímetro a mais de entre-eixos, o Honda faz justiça à fama da marca em aproveitar bem o espaço interno. Cinco adultos vão bem no crossover. O porta-malas tem acesso fácil e consegue levar 462 l aferidos.

ESPERO OU COMPRO JÁ

OUTRAS NOVIDADES

ATÉ 2018, O MERCADO BRASILEIRO SERÁ INUNDADO POR LANÇAMENTOS EM TODAS AS CATEGORIAS. REUNIMOS ALGUNS DOS MAIS IMPORTANTES EM CONFRONTOS CURTOS

JULIO CABRAL (jcabral@edglobo.com.br)

ESPERE!

FORD
ECOSPORT

X

JEEP
RENEGADE

Até meados do ano, o EcoSport reestreará com novo motor 1.5 Dragon, câmbio automático de verdade e desejo de voltar a crescer no segmento. Ele pode até não ambicionar o lugar do Jeep Renegade ou do Honda HR-V, mas quer ser mais do que um coadjuvante. O design interno e externo já foi antecipado pela apresentação do modelo nos EUA. Parece ser um visual convincente, capaz de encarar a qualidade de construção superior do Jeep. Ainda não temos dados sobre o novo tricilíndrico, sabemos apenas que ele terá injeção eletrônica convencional e fôlego próximo do antigo 1.6 Sigma. Graças ao peso menor, ele poderá superar o Renegade 1.8. Vale a pena esperar pelo Eco.

ESPERE!

VOLKSWAGEN
TIGUAN

X

HYUNDAI
SANTA FE

Será um segmento novo para a Volkswagen: o dos crossovers médios com lugar para sete. O Tiguan Allspace chegará até o início de 2018 em um subsegmento sem muitos concorrentes. Na faixa de preço, apenas o Hyundai Santa Fe e o Mitsubishi Outlander serão páreos. O Hyundai tem motor 3.3 V6 de 270 cv, desenho recentemente retocado e sai por R$ 191 851 na versão para sete pessoas. O europeu tem 4,70 m de comprimento, 21 m a mais que o modelo de cinco lugares e só 1 cm de vantagem em relação ao concorrente. O Tiguan ganha graças ao uso de motor turbo mais eficiente. Pode ser tanto um 2.0 TSI de 180 cv ou o de 220 cv. Por mais que o preço seja incógnita, aguarde.

ESPERE!

RENAULT

KWID

FIAT

MOBI

O embate entre dois dos carros mais baratos do Brasil não tardará a acontecer, o Renault Kwid deve ser lançado até julho. O modelo terá reforços em segurança para não repetir o vexame da nota zero no crash test na Europa, além de airbags laterais. O motor 1.0 flex será pouco menos potente do que o do Sandero e turma, mas promete encostar no Mobi. O entre-eixos 12 cm maior (2,42 m) dá a vantagem ao Renault. Se você quer um carro de acesso, espere pelo Kwid.

COMPRE JÁ!

MERCEDES-BENZ

CLASSE X

NISSAN

FRONTIER

Lançada recentemente, a nova geração do Nissan Frontier chega do México, mas quando for produzida na Argentina terá a companhia da Renault Alaskan e, logo depois, da Mercedes-Benz Classe X. O modelo alemão se diferencia bem na dianteira e traseira, porém, por dentro será mais luxuosa A mecânica também promete ser mais sofisticada Contudo, a diferença de preço ainda continua recomendando que você fique com a japonesa.

ESPERE!

NISSAN

MARCH

HONDA

FIT

Ainda é apenas um estudo, mas o Nissan March pode chegar ao mercado brasileiro até o ano que vem. Com visual vincado e mais tecnologia embarcada, o hatch japonês promete tirar o sono do Honda Fit. Falando nele, tivemos acesso ao visual do Fit renovado e sabemos que ele ganhará nova central multimídia e ar digital. Mas nada de ESP. Será difícil enfrentar uma concorrência renovada sem maiores reforços. Se fossemos você, esperaríamos pela novidade

COMPRE JÁ!

VOLKSWAGEN

GOLF

CHEVROLET

CRUZE

Atualmente, o Chevrolet Cruze Sport6 parece um custo-benefício melhor do que o Volkswagen Golf, que tem até preço atrativo na versão Trendline 1.0 TSI. Contudo, chega a patamares de Audi quando equipado com todos os opcionais. O Golf 7,5 promete mudar pouco. O carro que começará a ser vendido até o ano que vem dispensa o motor 1.6 e fica apenas com os TSI (1.0, 1.4 e 2.0). Como os preços devem apenas aumentar, compraríamos o Cruze hatch sem hesitar.

ESPERE!

RENAULT

KANGOO

FIAT

FIORINO

O Dacia Dokker será feito na Argentina como Renault Kangoo, conforme **Autoesporte** revelou. O comercial chega na versão van com credenciais para peitar Fiorino e Dobló. Com 4,36 metros de comprimento e 2,81 metros de distância entre-eixos, o Kangoo van tem medidas parecidas com as dos Fiat. Ficaríamos com a praticidade da porta-lateral corrediça e a mecânica 1.6 de 118 cv da novidade, mais atualizada dos que os italianos.

ESPERE!

HYUNDAI

CRETA STC

FIAT

TORO

Fontes ligadas à Hyundai dizem que o projeto da picape Creta STC deverá ser apresentada em 2018 O utilitário ainda está sob a forma de conceito e o visual mudará um pouco. A começar pelo comprimento, que deve passar dos 4,69 metros para algo pouco acima, tudo para abrir espaço para uma caçamba um pouco maior Será menor do que a Fiat Toro, mas promete melhor desempenho e até motor 1.6 turbo nas mais caras. Aguardaríamos pela coreana.

ESTAMOS

VW TIGUAN HIGHLINE 2.0 TSI | 37.875 €*

Um lugar ao sol

SUCESSO DE VENDAS NA EUROPA, TIGUAN GANHA VERSÃO DE SETE LUGARES E VEM AO BRASIL EM 2018 PARA FORTALECER PRESENÇA DA MARCA NO LUCRATIVO MERCADO DE SUVS

O Tiguan é, segundo a Volkwagen, o utilitário esportivo mais vendido na Alemanha. Um sucesso que a marca pretende transferir para o Brasil o mais breve possível. Mais do que isso, quer usar o modelo como bandeira para explorar o terreno dos SUVs, onde ainda tem presença fraca.

A segunda geração do Tiguan chegou ao mercado ano passado, agora montada sobre a plataforma modular MBQ. Essa base usa materiais de alta resistência, com benefícios diretos para a proteção dos ocupantes em caso de acidente e possibilidade de aplicação em diferentes modelos da linha. Segundo a Volkwagen, a MQB "leva a uma melhoria em todas as propriedades do veículo" – o modelo teve o peso reduzido em 50 kg em relação à geração anterior.

Visualmente, essa segunda geração traz um tempero mais esportivo, com as caixas das rodas agora arredondadas e a assinatura de design que integra os cromados da grade ao interior dos faróis, agora equipados com led. O modelo está mais baixo 3,3 cm, e ficou com 1.632 mm na versão 4x2. São 1.643 mm na versão 4Motion, cuja distância livre do solo é de 20,1 cm. No interior, o revestimento de portas e bancos mescla tecido escuro e imitação de camurça na cor laranja.

O motorista acomoda-se em um ambiente familiar, que lembra o Golf, e agora conta com um sistema multimídia com tela de oito polegadas sensível ao toque. O programa App Connect permite a integração de smartphones Android e Apple, incluindo recursos de entrete-

MARCUS VINICIUS GASQUES
(mgasques@edglobo.com.br)

Linhas esportivas e sóbrias por fora, bom espaço e acabamento de alto padrão por dentro

Mais de 2,6 milhões de Tiguans já foram vendidos na Europa, mas mesmo lá é tido como um produto mais caro. Grande desafio para a VW no mercado brasileiro

DIVULGAÇÃO

A Volkswagen adotou o controle giratório que permite ao motorista selecionar a melhor alternativa levando em conta as condições de condução e do terreno

nimento e comodidade como Spotify e WhatsApp. Já o aplicativo Media Control, segundo a Volkswagen, permite a integração com tablets.

Oito alternativas de motor podem equipar o Tiguan na Europa. Entre as que a Volkswagen cogita trazer para o mercado brasileiro estão a 1.4 TSI de 115 cavalos, a 2.0 TSI de 220 cv e a 2.0 TSI de 180 cv, todas de quatro cilindros, injeção direta e turbo, a gasolina. As duas últimas foram oferecidas para avaliação, na versão de acabamento disponível Highline, mais sofisticada da linha.

No caso do motor de 180 cv, a potência máxima é atingida com 6.000 rpm, enquanto o maior torque (32,6 kgfm) está disponível entre 1.500 e 3.940 rpm. Na prática, as respostas ao acelerador são bem satisfatórias, embora, é

Bancos traseiros acomodam bem os passageiros, e podem ser movidos para ampliar o espaço do porta-malas

Acesso ao multimídia com tela de oito polegadas é muito bom. Para os controles do ar-concionado

claro, até pelo perfil do modelo, o Tiguan não se destaca entre os carros velozes em uma Autobahn. A Volkswagen anuncia aceleração de zero a 100 km/h em 7,7 segundos e máxima de 208 km/h. A montadora também afirma que esses motores estão até 24% mais econômicos, o que só será possível checar nos testes com o combustível vendido no Brasil.

A transmissão automática 4Motion equipa de série o Tiguan a partir do modelo avaliado. Com sete marchas, tem dupla embreagem e distribui a tração pelas quatro rodas. O modelo ganhou um seletor giratório no console para seleção da condição de uso dos recursos fora de estrada. Não é novidade, mas é prático.

O trabalho equilibrado e a estabilidade oferecidos pela suspensão do novo Tiguan agradam. O conjunto absorve bem as irregularidades do piso – se é que se pode chamar a eficiente sinalização de solo adotada na Europa de irregularidade – e não permite que a carroceria balance muito.

Rápidas mudanças de faixa são feitas com firmeza, sem oscilação da carroceria. Esse é um dos pontos de destaque ao rodar com o Tiguan, cujo comportamento lembra mais o de uma boa e velha perua. Em outras palavras, é um utilitário esportivo que preserva o prazer de dirigir um carro.

A Volkswagen também aproveitou a adoção da plataforma MBQ para atualizar recursos de conforto e segurança, como o alerta de saída de faixa de rolamento e o aviso automático em caso de acidente. Os pedestres estão fora do carro mas não das atenções da monta-

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 2.0, 16V, comando duplo, turbo, injeção direta de gasolina

POTÊNCIA
180 cv a 6 000 rpm

TORQUE
32,6 kgfm entre 1.500 e 3 940 rpm

CÂMBIO
Automático de 7 marchas e dupla embreagem, tração integral

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep., McPherson (diant.) e multilink (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e discos sólidos (tras.)

PNEUS
235/55 R18

DIMENSÕES
Compr. **4,48 m**
Largura **1,84 m**
Altura **1,64 m**
Entre-eixos **2,67 m**

TANQUE
60 litros

PORTA-MALAS
615 litros (fabricante)

PESO
1.645 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
8 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos (na Europa)

*Preço na Europa

TIGUAN ALLSPACE

Com essa versão 5+2 lugares, a VW quer preencher o degrau entre o Tiguan e o Touareg. No Allspace, carroceria e portas traseiras foram alongadas com relação ao Tiguan atual, a superfície lisa do teto deu lugar a ressaltos estruturais e terá trilhos de série. "O capô foi elevado na frente, acima da grade do radiador, para adequar as proporções ao maior comprimento do veículo", conta Marco Pavone, brasileiro do time de design da VW, responsável pelo desenho exterior do Tiguan.

A VW afirma que o Tiguan pode rebocar trailers de até 2.500 kg. O condutor conta com instrumentos de auxílio nas manobras

TERRENO DISPUTADO

Desafio da VW será oferecer o Allspace por valores competitivos

dora, que incluiu um recurso de monitoração para pessoas na rua e um capô que reage ativa e instantaneamente em caso de atropelamento a fim de reduzir os efeitos do impacto.

O novo Tiguan pode estar mais baixo, mas cresceu em outras dimensões. Tem agora 4,486 metros de comprimento, onde ganhou mais 6 cm (foram 7,7 cm no entre-eixos), e mais 3 cm na largura (2,099 m, incluindo retrovisores). Bem espaçosa, a parte traseira do modelo agora acomoda melhor os ocupantes – para ajudar, o banco traseiro é dividido, e pode ser parcialmente reclinado e ainda deslocado para a frente até 18 cm para ampliar o espaço do compartimento de bagagem, agora capaz de acomodar 615 litros até a altura do banco, ante os 470 anteriores. Com o banco rebatido, a Volkswagen promete 1.665 litros de capacidade.

Mas a boa nova para o consumidor brasileiro não é exatamente essa segunda geração do Tiguan. A empresa decidiu esperar até o ano que vem para trazer para nosso mercado o Tiguan Allspace, com sete lugares. Apresentado no Salão de Genebra, o modelo entra em pré-venda no mercado europeu em maio, e as primeiras entregas começam em setembro. O início das vendas no Brasil está previsto para o primeiro trimestre de 2018.

Montada a partir da versão Trendline, a Allspace passa a contar com mais 21,5 cm no comprimento e 10,9 cm na distância entre-eixos. A identidade visual do modelo traz detalhes no design da dianteira, capô e linha das janelas que o diferenciam do Tiguan de cinco lugares e o aproximam do Atlas, SUV de porte maior desenvolvido pela Volkswagen para o mercado dos EUA. Como o modelo convencional, o Allspace será oferecido com um pacote off-road opcional que aumenta o ângulo de entrada em 7,3 graus, de 18,3° para 25,6°. O ângulo de saída é mantido em 24,7° em todas as versões.

Se a nova geração do Tiguan evoluiu, o modelo continua representando um desafio para a Volkswagen no Brasil. Seu preço atual parte de R$ 127 mil, e a concorrência não para de reforçar o time. O valor de uma Allspace – de 180 cv ou 220 cv, ainda não está definido – terá de ser cuidadosamente calculado para que a Volkswagen entre de fato em campo, preparando o terreno para as novidades que planeja lançar.

TESTAMOS

FORD KA TRAIL 1.0 | R$ 47.690*

Um aventureiro da cidade

A Ford decidiu reunir alguns dos motivos que fazem pessoas comprarem um utilitário-esportivo, o segmento mais forte dos últimos anos, e colocar no Ford Ka. É claro que não podemos dizer que o hatch virou um SUV, mas os clientes que decidirem comprar a versão Trail ficarão mais confortáveis e distantes do solo, mesmo que a ideia não seja colocar os pneus na lama de fato.

O aventureiro ganhou mais do que roupagem, a nova configuração ficou 3,1 centímetros mais alta do que a "tradicional". Desse total, 1,8 cm foi ganho pelos ajustes de suspensão e outro 1,3 cm veio da troca das rodas de aro 14 para 15 e dos novos pneus de uso misto. O Ka Trail também recebeu novas molas, amortecedores, um eixo de torção traseiro mais rígido, barra estabilizadora dianteira maior e novos coxins, para diminuir as vibrações.

Outras duas mudanças importantes foram feitas: a direção elétrica e os freios ABS foram recalibrados. Vale dizer que o Ka Trail não ficou mais potente. A configuração vem equipada com os já conhecidos motores 1.0 tricilíndrico de 85 cv e 10,7 kgfm de torque (R$ 47.690) e 1.5 de 110 cv e 14,8 kgfm (R$ 51.990).

De novidades cosméticas, a nova versão ganhou adesivos, retrovisores, rodas e maçanetas escurecidos, barras no teto, faróis com máscara negra, molduras nas caixas de rodas, soleira de porta, pedaleiras cromadas e tapetes customizados. Por dentro, os bancos foram revestidos parcialmente de couro sintético com costuras diferentes das demais versões. No geral, o visual ficou bem equilibrado, sem os exageros dos aventureiros de fachada.

Antes de dar a partida, alguns itens me incomodaram: não há ajuste de altura para o banco do motorista e os retrovisores externos não são elétricos. O resultado? Não é fácil encontrar a melhor posição de dirigir, já que o volante também não tem ajuste de profundidade, apenas de altura. A manopla do câmbio, por sua vez, fica bem posicionada.

O painel central tem visual moderno e uma moldura cromada que o deixa mais refi-

MICHELLE FERREIRA
[mfaugusto@edglobo.com.br]

Os reforços da suspensão não deixaram o Ka Trail barulhento ou desconfortável

Faltam itens de série importantes, como retrovisores elétricos. Além disso, comparado a versão "tradicional", o desempenho piorou

DIVULGAÇÃO

nado, apesar de não ter nenhuma parte texturizada ou emborrachada. É fácil enxergar as informações no quadro de instrumentos – uma pena a versão não ter computador de bordo, item quase obrigatório nos dias de hoje.

No dia a dia do trânsito, o aumento da suspensão ajuda a não raspar o carro em valetas e em saídas de garagem. A rigidez da suspensão não deixou o Ka instável, barulhento ou desconfortável. O que desagradou foi a direção elétrica, que poderia ter ficado mais leve em baixas e altas velocidades. O aumento de peso (são 29 kg a mais nesta versão), os pneus mistos e a própria calibragem podem ter ajudado nesta sensação.

O desempenho do hatch agrada. Com as primeiras marchas bem curtas, o Ka Trail ganha velocidade com facilidade. Em nossos testes, porém, a nova configuração ficou mais lenta em função das alterações já citadas. O aventureiro chegou a 100 km/h em 15,3 segundos, 1,8 s a mais do que a linha "tradicional". As retomadas também foram piores. A nova versão demorou 9,3 s para ir de 40 km/h a 80 km/h, contra 8,5 s das outras configurações. Numa desaceleração de 80 km/h até a imobilidade, o compacto da Ford percorre 29,9 metros, contra 26,9 metros do Ka "normal". Ponto negativo também para os engates do câmbio manual de cinco marchas, que não são macios – o curso poderia ser mais suave.

Quando o assunto é consumo de combustível, o Ka Trail faz bonito no trecho urbano. Em nossos testes, o modelo fez 15,9 km/l na estrada e 7,9 km/l na cidade com etanol. Os números da versão "mais leve" ficam em 10,8 km/l e 13,3 km/l, respectivamente.

Nesta versão, o Sync (sistema multimídia da Ford) não vem de série. Um visor fica no lugar da tela multimídia, presente na versão SE PLUS, que custa R$ 1.300 a menos do que a Trail. Embora não seja novidade, vale destacar como ponto positivo o compartimento que fica no painel central e serve para encaixar o smartphone, independentemente do tamanho. O dock ainda possui entradas auxiliar e USB.

*Preço estimado

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 3 cil em linha, 1.0, 12V, comando duplo, flex

POTÊNCIA
85/80 cv a 6 500 rpm

TORQUE
10,7/10,2 kgfm a 3.500 rpm

CÂMBIO
Manual de 5 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS
195/55 R15

DIMENSÕES
Compr. **3,88 m**
Largura **1,69 m**
Altura **1,52 m**
Entre-eixos **2,49 m**

TANQUE
51 litros

PORTA-MALAS
257/216 litros (fabricante/AE)

PESO
1.047 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
2,3 pol, não sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 3 336

SEGURO***
R$ 2.716

REVISÕES
10 mil km **R$ 268**
20 mil km **R$ 344**
30 mil km **R$ 428**

*Preço sugerido **Retrovisor direito, farol direito, parachoque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível ***Seguro: as cotações foram feitas pela Soucedo Seguros (11 2506 8242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus

TESTAMOS

SUZUKI JIMNY 4SPORT | R$ 71.990*

Bicho domesticado

COM VALENTIA MAIS QUE COMPROVADA NA TERRA, PEQUENINO DA SUZUKI TAMBÉM SE MOSTRA UMA ÓTIMA OPÇÃO PARA QUEM SÓ PRETENDE ANDAR NO ASFALTO

Quem vê o Suzuki Jimny pelas ruas deve até pensar que o dono está chacoalhando e sofrendo dentro do jipinho. Que engano! Na verdade, o jeitão brucutu realmente faz tudo balançar mais que em qualquer carro de passeio – afinal, ele foi criado para encarar trilhas pesadas junto com Troller T4 e Jeep Wrangler. O que provavelmente ninguém percebeu é que, mesmo assim, esse é um dos melhores carros que você pode ter para usar no dia a dia. Acredite se quiser!

Sempre que lançam algum SUV, as marcas dizem que os clientes querem dirigir lá do alto. Ah, meu amigo, o modelo que estampa esse teste pode ser pequenininho, mas garante visão panorâmica digna de caminhão. Além disso, o entre-eixos de apenas 2,25 metros, criado para fazer bonito fora de estrada, permite manobras com facilidade e acesso a qualquer vaga. Melhor que isso, só se tivesse sensor de estacionamento e câmera de ré.

"Ah, só que o motor podia ser maior", você pode dizer (com toda a razão). Sob o capô, estão 85 cv de potência e 11,2 kgfm de torque, que até cantam pneus por mérito – ou culpa – dos calçados lameiros e do câmbio de cinco marchas com relações curtíssimas. Na estrada, a combinação é garantia de barulheira à bordo. Na cidade, o Suzukinho é esperto e vence o trânsito com a valentia de quem foi criado para enfrentar uma Transamazônica.

Do lado de dentro, a primeira referência que me veio à cabeça foi o Fiat Mille. E quer saber? Isso é ótimo! Tirando a simplicidade dos materiais, quase tudo tem um aspecto nostálgico, como a luz de cortesia no teto e o sistema de som que parece trazido dos anos 1990. Não é fácil gastar R$ 71.990 por um carro tão despojado. Entretanto, essa é uma das últimas opções à venda que ainda se mantém alheia a quase qualquer tipo de modernidade.

A lista de equipamentos, como dá para imaginar, traz só o essencial: ar-condicionado; vidros, travas e retrovisores elétricos; equipamento de áudio com conexões Bluetooth e USB; além de direção hidráulica. Fim. Tentan-

GABRIEL AGUIAR
(gaguiar@edglobo.com.br)

Fácil de manobrar, ágil no trânsito urbano, divertido de guiar e valente para enfrentar o fim de semana fora da cidade

Faltam equipamentos, acabamento refinado e conforto que justifiquem o preço. O motor poderia ser mais forte e moderno

DIVULGAÇÃO

O tamanho pequeno facilita a vida fora de estrada e também o uso na cidade

O interior é simples na construção e nos materiais de acabamento

do considerar o jipinho uma escolha racional, faltou o computador de bordo para conferir com mais facilidade as médias de consumo. Nos nossos testes, o modelo que só bebe gasolina se saiu razoavelmente bem, com 9,9 km/l na cidade e 12,1 km/l na estrada.

Porém, quando se trata da parte emocional... Aí, sim, o Jimny tira de letra. No dia a dia, não há motivos para pensar na tração 4x4, ao menos na rotina urbana, mas é bom saber que nenhuma tempestade, alagamento ou deslizamento podem parar você. E quando a situação ficar realmente brava, basta acionar a marcha reduzida, que multiplica a força em baixas velocidades para sair de atoleiros, subir rampas íngremes ou rebocar até 1.300 kg.

Alguns detalhes poderiam ser resolvidos, ainda mais com tanto tempo de mercado. Quer alguns exemplos? As portas não travam automaticamente após certa velocidade; os bancos dianteiros não retornam à posição ao serem reclinados para dar acesso à segunda fileira; e não há itens de segurança como controles de estabilidade e de tração. Em modelo como esse, não chegam a ser defeitos e sim características de um projeto que já soma décadas.

Por incrível que pareça, o espaço interno é até mais amplo do que faz imaginar. Isso não quer dizer que uma família pode viajar reunida – afinal, atrás só dá para transportar duas crianças (bem) pequenas –, mas é suficiente para um casal. Falta espaço no bagageiro de 113 litros? É só utilizar os bancos traseiros, que são até mais fáceis de acessar, já que a porta traseira com estepe pendurado é quase impossível de ser aberta em lugares apertados.

A questão do Jimny é personalidade, algo que se tornou ainda mais raro em um mercado que se rendeu à *gourmetização*, com modelos cada vez mais parecidos em desenho e proposta. Pode ser tão pelado quanto um carro de entrada do fim do século passado, porém, qual outra opção é tão versátil atualmente, vive na cidade ou no barro, pode ser comprado em cores chamativas como laranja e amarelo, além de garantir um sorriso no rosto do dono?

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, longitudinal, 4 cil em linha, 1.3, 16V, gasolina

POTÊNCIA
85 cv a 6 000 rpm

TORQUE
11,2 kgfm a 4.100 rpm

CÂMBIO
Manual de 5 marchas e marcha reduzida, tração integral

DIREÇÃO
Hidráulica

SUSPENSÃO
Eixo rígido

FREIOS
Discos sólidos (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS
205/70 R15

DIMENSÕES
Compr. **3,64 m**
Largura **1,60 m**
Altura **1,70 m**
Entre-eixos **2,25 m**

TANQUE
40 litros

PORTA-MALAS
113 litros (fabricante)

PESO
1.090 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
Não disponível

GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 3.300

SEGURO***
R$ 3.765

REVISÕES
10 mil km **R$ 492**
20 mil km **R$ 591**
30 mil km **R$ 520**

*Preço sugerido **Retrovisor direito, farol direito para choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível ***Seguro: cotações feitas pela Sucedo Seguros (11 2506 9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus

FIND
MORE
FREE
MAGAZINES

FREEMAGS.CC

TOYOTA COROLLA XRS | R$ 108.990*

Esporte fino e tímido

TOYOTA FEZ BEM EM RETOMAR A VERSÃO XRS NA LINHA 2018 DO COROLLA, QUE PRESERVA AS EXCELÊNCIAS DO SEDÃ, MAS NÃO EMPOLGA NA APARÊNCIA ESPORTIVA COMO DEVERIA

A versão XRS está de volta ao portfólio do Corolla. Ela surgiu na linha 2013, com a proposta de deixar o sedã médio da Toyota com uma cara esportiva, porém, sem qualquer alteração mecânica. Como sempre, nunca é possível agradar a todos, mas muita gente curtiu na ocasião – faço parte dos que gostaram. Detalhes como faróis com máscara negra, volante de base reta, aerofólio e bancos de couro perfurados e com costuras vermelhas deixaram o carro de tiozão estiloso.

Veio a nova geração do modelo em 2014 e... nada de XRS. Em seu lugar, no ano passado, a marca lançou a série batizada de Dynamic, que foi um horror! Rodas de liga leve pretas que pareciam ser de aço e leds de iluminação diurna com pinta de ser um acessório barato estavam entre os itens que não caíram bem ao veículo. Por sorte, a Toyota deu fim a essa edição especial na linha 2018 reestilizada, que chegou às lojas no fim de março, e resgatou com empolgação a XRS, posicionando-a entre as versões XEi e Altis, ao preço de R$ 108.990.

"Essa configuração deve responder por 11% do total das vendas do Corolla, mas acredito que chegue a 20%", aposta o diretor de planejamento da marca, Vladimir Centurião.

Tal como na primeira vez em que apareceu, a XRS é desprovida de alterações na motorização. O econômico 2.0 flex de até 154 cv está combinado com o câmbio CVT, que simula muito bem sete marchas e extrai com eficácia os 20,7 kgfm de torque do propulsor, auxiliando o sedã a ter um desempenho satisfatório. Atinge 100 km/h em 9,8 segundos e 4,9 s nas retomadas de 60 a 100 km/h, sendo mais ligeiro que o Honda Civic 2.0, que exala esportividade sem fazer esforço. O Corolla não consegue isso, precisa de maquiagem para ser descolado. Mas por que a timidez, meu Deus?

Acessórios de série como saias laterais, frontal e traseira, defletor, ponteira cromada e bancos de couro preto com costuras brancas estão lá. O mesmo não pode ser dito sobre o volante de base reta e os detalhes avermelhados na cabine. Um teto todo escuro como o do

LEANDRO ALVARES
(lalvares@edglobo.com.br)

Como em toda a linha, ajustes de suspensão e ganho de ESP deixaram o sedã ainda melhor de guiar

Se a proposta é visual esportivo, a marca deveria entregar mais, como teto preto, rodas que não lembrassem o do Etios, volante de base reta, etc.

DIVULGAÇÃO

Ao contrário da antiga geração, novo XRS adota defletor na traseira, em vez de aerofólio

Civic combinaria com o belo painel escurecido. A Toyota perdeu a oportunidade também de inovar no desenho das rodas de 17", praticamente idêntico ao das que equipam o Toyota Etios Platinum. Vermelho é a cor para esportividade, gente! Então, por que não empregá-la no quadro de instrumentos, por exemplo? Ele utiliza o azul, como nas demais versões.

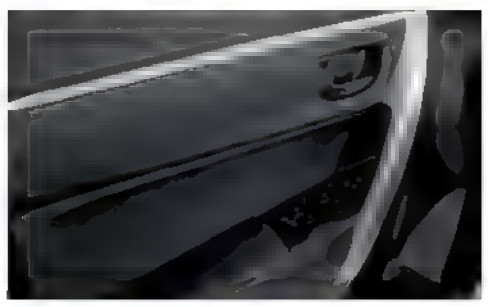
Os faróis de led merecem destaque, são bonitões e proporcionam excelente iluminação. Mas aí o motorista resolve acender os de neblina e (bah!) se depara com luzes amarelas. A ausência de luz branca também é sentida na placa traseira e na cabine, que deixariam o XRS com uma impressão muito mais esportiva.

No mais, o Corolla XRS traz os mesmos e bons itens da configuração XEi (da qual se baseia e é mais barata: R$ 99.990), além do facelift aplicado à toda gama. Há faróis afilados, lanternas de led com nova disposição de luzes, vincos nos cantos dos para-choques, cluster com tela TFT colorida, saídas de ar com formato circular, console com nova interface e a mesma (e lenta) central multimídia com tela touchscreen encontrada na Hilux e no SW4.

Finalmente com controles de tração e estabilidade, o Corolla é muito bom de curva e, graças à nova calibração dos amortecedores e os 5 mm extras na altura das suspensões, o nível de conforto aumentou. A direção elétrica, também recalibrada, destoa em manobras por ser pesada. Ainda assim, é um belo carro, que de novo não soube aproveitar a chance de parecer esportivo. Tente outra vez, fazer o quê?

Bancos de couro preto têm costuras brancas. Teto continua cinza

Interior difere do restante da linha só pela cor preta



Saias laterais são exclusivas da versão XRS

*Preço estimado

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **9,8 s**
0 - 400 m **17,1 s**
0 - 1.000 m **30,7 s**
Vel. a 1.000 m **175,8 km/h**
Vel. real a 100 km/h **97**

RETOMADA
40-80 km/h (Drive) **4,2 s**
60-100 km/h (D) **4,9 s**
80-120 km/h (D) **6,4 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h **41,8 m**
80 - 0 km/h **26,4 m**
60 - 0 km/h **14,6 m**

CONSUMO
Urbano **6,2 km/l**
Rodoviário **10,3 km/l**
Média **8,2 km/l**
Aut. em estrada **618 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 2.0, 16V, comando duplo, flex

POTÊNCIA
20,7/19,4 cv a 4.800 rpm

TORQUE
20,7/19,4 kgfm a 4.800 rpm

CÂMBIO
Automát. co CVT, 7 marchas virtuais, tração d. ante ra

DIREÇÃO
Elétr. ca

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)

PNEUS
215/50 R17

DIMENSÕES
Compr. **4,62 m**
Largura **1,77 m**
Altura **1,48 m**
Entre-e xos **2,70 m**

TANQUE
60 litros

PORTA-MALAS
470 litros (fabricante)

PESO
1.345 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sens'vel ao toque

GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 7.505

SEGURO***
R$ 2.532

REVISÕES
10 mil km **R$ 269,89**
20 mil km **R$ 624**
30 mil km **R$ 432**

*Preço sugerido **Retrovisor d.reito, farol d.reito para choque diante.ro, lanterna traseira d.reita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível ***Seguro: as cotações foram feitas pela Sucedo Seguros (11 2506-9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus

VW UP! | R$ 34.990*

Deu um up!

NA PRIMEIRA REESTILIZAÇÃO, VOLKSWAGEN DEIXA O HATCH MAIS REFINADO POR DENTRO; NOVA VERSÃO TEM INTERIOR ESCURECIDO E RODAS DE LIGA DE 15 POLEGADAS

Quando o up! TSI foi lançado, apelidamos o Volkswagen de "carro da crise". Por um bom preço, o hatch era capaz de entregar desempenho de 1.6 e consumo de 1.0. O motor flex turbo rende até 105 cv e excelentes 16,8 kgfm a partir de 1.500 rpm. Mas um dos principais problemas ainda estava lá: o interior modesto. Comparado a outros veículos, o consumidor ficava com a impressão de estar pagando caro por algo muito simples.

Para tentar reverter essa impressão, a marca fez a primeira mudança visual do compacto, três anos após seu lançamento no Brasil. A partir de maio, todas as versões do up! passam a ter novos para-choques, faróis, lanternas, rodas e calotas. Mas as alterações mais interessantes estão no interior.

Para ficar mais refinado, o up! ganhou quadro de instrumentos maior, volante multifuncional do Golf em algumas versões, multimídia com tela colorida de cinco polegadas e novos padrões de revestimentos para os bancos e para o painel, que agora possui um filete de led branco. Vale dizer que o hatch aposenta o GPS Maps & More. No lugar, o proprietário pode baixar um aplicativo e colocar o celular em um suporte localizado em cima do rádio. Além disso, há novos pacotes de opcionais, que oferecem sensores de chuva e crepuscular.

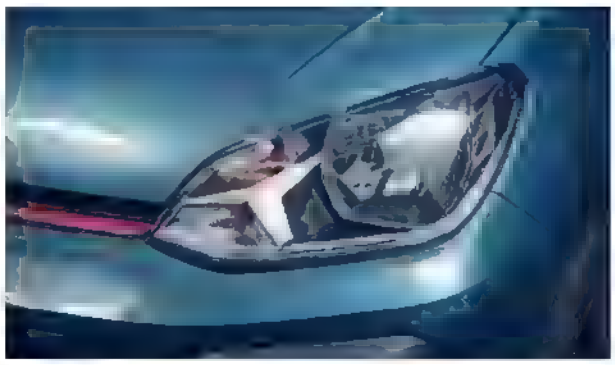
A VW conservou o que não precisava ser mudado: os motores 1.0 MPI de 82 cv e 1.0 TSI de 105 cv. A única novidade está nos calçados das versões turbinadas, que passam a adotar novos pneus verdes. A alteração contribuiu

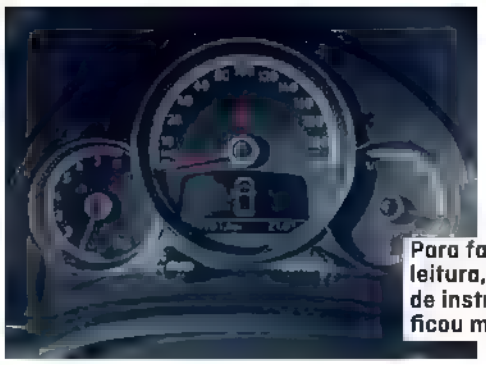
MICHELLE FERREIRA
(mfaugusto@edglobo.com.br)

Bom custo-benefício, interior mais refinado e bom pacote de equipamentos de série

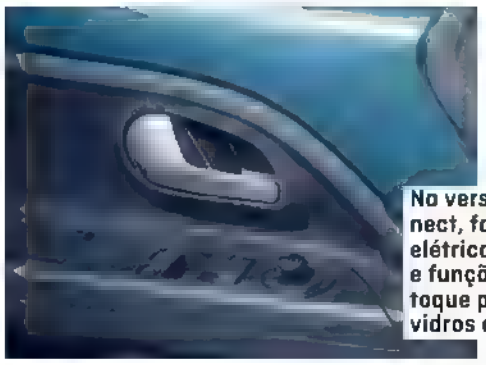
Suspensão transfere as imperfeições do asfalto para a cabine e a direção poderia ser mais leve

FABIO ARO





Para facilitar a leitura, o painel de instrumentos ficou maior



No versão Connect, falta vidro elétrico traseiro e função um toque para os vidros dianteiros

O interior está mais refinado: o up! ganhou o volante do Golf e um novo rádio com tela colorida de 5 polegadas

EU ERA ASSIM E FIQUEI ASSIM

O up! ganhou novos para-choques, faróis, lanternas, rodas e calotas. A versão turbo possui ainda um para-choque dianteiro com mais detalhes preto fosco e um friso vermelho na grade

Na traseira, o up! exibe um para-choque diferente e lanternas com detalhes pretos. No versão topo de linha, high up!, existe ainda um friso cromado na tampa do porta-malas

VERSÕES E PREÇOS

TAKE UP! MPI	R$ 37.990
MOVE UP! MPI	R$ 48.290
MOVE UP! MPI I-MOTION	R$ 50.668
MOVE UP! TSI	R$ 52.790
UP! TSI CONNECT	R$ 54.990
HIGH UP! TSI	R$ 57.100
CROSS UP! TSI	R$ 55.600

para torná-las mais econômicas: segundo o Inmetro, o up! faz 10 km/l (antes era 9,6 km/l) e 11,5 km/l (11,1 km/l) na estrada, com etanol.

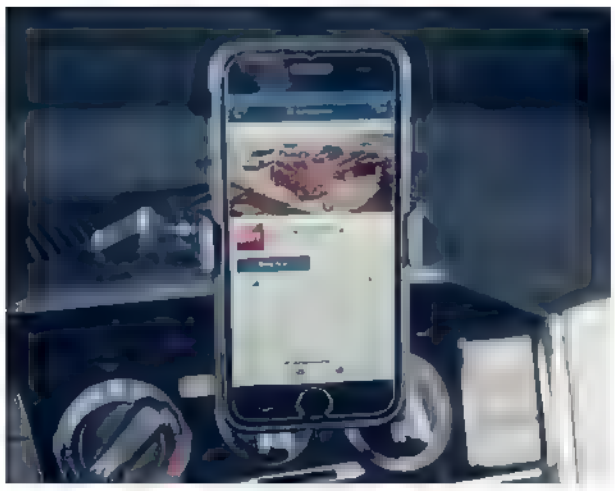
Na linha 2018, o up! também ganhou uma série especial chamada Connect, a que dirigimos. Oferecida só com motor turbo, tem retrovisores e teto pretos, interior escurecido, adesivos na carroceria e na soleira das portas, rodas de liga leve de 15" diamantadas e o sistema Composition Phone de série. O preço? R$ 54.990. Não há mais versão duas portas.

O up! ficou uma semana em nossa garagem e provou continuar sendo uma boa opção quando o assunto é desempenho. Ele é divertido de dirigir e ganha velocidade com facilidade. Nos testes, chegou a 100 km/h em bons 9,7 segundos. O hatch tem fôlego em todas as

A versão Connect só será oferecido em três opções de cores: laranja, azul e prata

*Preço sugerido

A partir da versão move up! TSI, um filete de led branco acompanha o painel



O GPS Maps & More dá lugar a um app. O proprietário terá de colocar o celular em um suporte localizado em cima do rádio

marchas e os engates do câmbio manual de cinco velocidades são precisos. A suspensão rígida, porém, transfere as imperfeições do asfalto para a cabine. Basta passar em buracos para sentir as batidas secas. A direção elétrica também poderia ficar um pouco mais leve.

O up! é estável e silencioso. A 120 km/h em quinta marcha, o conta-giros fica em 2.900 rpm. Os bancos são confortáveis, apesar de um pouco estreitos. Outro ponto negativo fica para o espaço. É verdade que o up! é mais espaçoso que o rival Fiat Mobi, mas ainda assim é um compacto. Faltam vidros elétricos atrás e função um toque para as janelas dianteiras.

Com todas as mudanças, o up! continua sendo o carro da crise? Com os novos preços, o hatch continua valendo a pena? A resposta é sim. Com cinco configurações, a tabela varia de R$ 37.990 a R$ 57.100. As mudanças não alteraram tanto os preços do hatch. A versão de entrada era vendida em dezembro por R$ 37.590 e a topo TSI, por R$ 54.863.

Nova versão Connect possui retrovisores e teto pintados na cor preta e adesivos no carroceria

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **9,7 s**
0 - 400 m **16,8 s**
0 - 1.000 m **30,7 s**
Vel. a 1.000 m **170,7 km/h**
Vel. real a 100 km/h **96**

RETOMADA
40-80 km/h (3ª m.) **6,0 s**
60-100 km/h (4ª m.) **8,5 s**
80-120 km/h (5ª m.) **12,6 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h **40,3 m**
80 - 0 km/h **27,5 m**
60 - 0 km/h **16,3 m**

CONSUMO
Urbano **11,3 km/l**
Rodoviário **14,7 km/l**
Média **13 km/l**
Aut. em estrada **735 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 3 cil. em linha, 1.0, 12V, comando duplo variável, turbo, injeção direta, flex

POTÊNCIA
105/101 cv a 5.000 rpm

TORQUE
16,8 kgfm a 1.500 rpm

CÂMBIO
Manual de 5 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (dianteira) e eixo de torção (traseira)

FREIOS
Discos ventilados (dianteiros) e tambores (traseiros)

PNEUS
185/60 R15

DIMENSÕES
Comprimento **3,68 m**
Largura **1,64 m**
Altura **1,50 m**
Entre-eixos **2,42 m**

TANQUE
50 litros

PORTA-MALAS
285/262 litros (fabricante/AE)

PESO
1.003 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
5 pol., não sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 3.485

SEGURO***
R$ 2.052

REVISÕES
10 mil km **R$ 264,77**
20 mil km **R$ 544,77**
30 mil km **R$ 434,77**

*Preço sugerido **Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível ***Seguro: as cotações foram feitas pela Sul América Seguros (11-2506-8242) com base no up! 2017 e no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus

CHEVROLET

S10 LTZ 2.5 Flex AT6 4x4/R$ 129.990*

MAIS BARATA E POTENTE QUE A RIVAL TOYOTA HILUX, A NOVIDADE CHEGA ÀS LOJAS PARA TENTAR RETOMAR A LIDERANÇA ENTRE AS PICAPES MÉDIAS

Com tantas configurações à venda no Brasil, a Chevrolet S10 até parecia à vontade para atender a qualquer público, só que a marca encontrou espaço para uma opção com motor flex e câmbio automático. E garanto que não é exagero. Afinal, a rival Toyota Hilux (atual líder do segmento) também já oferece a mesma combinação. Com preços a partir de R$ 107.990, o apelo é de fato o bolso – ainda mais considerando que a versão turbodiesel mais barata da picape custa R$ 133.460.

O "coração" 2.5 com injeção direta bicombustível manteve os mesmos 206 cv de potência e 27,3 kgfm de torque, porém, recebeu uma nova calibração – o mapa de aceleração veio da norte-americana Chevrolet Colorado. A transmissão de seis marchas, por sua vez, é igual àquela utilizada pelas configurações a diesel da S10, com exceção da nova programação eletrônica e da relação do diferencial, que foi alongada para reduzir as rotações e, consequentemente, o consumo.

De acordo com a GM, o conjunto é capaz de chegar aos 100 km/h em apenas 9,5 segundos, o que pode ser considerada uma meta (bem) ousada para um veículo que pesa 1.810 kg na versão LT 4x2. Ainda assim, desempenho não chega a ser o principal argumento de compra para o segmento e, ao volante, a picape agrada pelas trocas de marchas quase imperceptíveis. Além disso, há pouca vibração na cabine graças aos novos coxins de carroceria, que também reduzem as rolagens nas curvas.

Na topo de linha LTZ flex 4x4 que testamos, a picape alcança R$ 129.990 e traz alerta de colisão frontal, assistente de permanência em faixa, assistente de aclive, controles de tração e de estabilidade, além de central multimídia com GPS e câmera de ré. Entretanto, o consumo com etanol é alto: são 5,3 km/l na cidade e 6,4 km/l na estrada, segundo o Inmetro. Se você não precisar – realmente – de um modelo médio, vale considerar a Fiat Toro Volcano, com motor a diesel por R$ 128.950.

Além de robusta e bem acabada, a picape conta com recheada lista de itens de série e ainda é mais barata que a rival Hilux

O tamanho dificulta o uso na cidade e médias de consumo com etanol são desanimadoras

GABRIEL AGUIAR
(gaguiar@edglobo.com.br)

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, longitudinal, 4 cil em linha, 2,5, 16V, comando duplo, injeção direta, flex

POTÊNCIA
206/197 cv a 6.000 e 6.300 rpm

TORQUE
27,3/26,3 kgfm a 4.000 rpm

CÂMBIO
Automático de 6 marchas, tração integral

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e eixo rígido (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)

PNEUS
265/60 R18

DIMENSÕES
Compr. **5,36 m**
Largura **1,87 m**
Altura **1,83 m**
Entre-eixos **3,09 m**

TANQUE
76 litros

CAÇAMBA
1.061 litros (fabricante)

PESO
1.934 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
3 anos

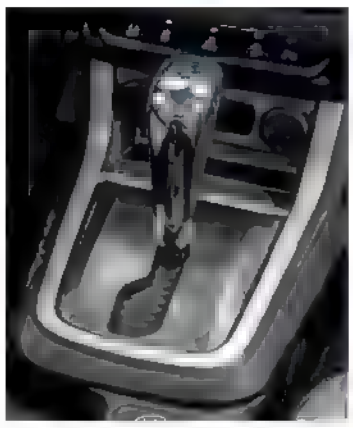
CESTA DE PEÇAS**
R$ 10.888

SEGURO***
R$ 5.890

REVISÕES
10 mil km **R$ 328**
20 mil km **R$ 976**
30 mil km **R$ 740**

*Preço sugerido. **Retrovisor direito, farol direito para choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível. ***Seguro: as cotações foram feitas pela Saucedo Seguros (11-2506-9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus.

O visual agradável é o mesmo desde o facelift feito em 2016



DIVULGAÇÃO

HYUNDAI

New Tucson GLS/R$ 147.900*

SUV É BONITO, ESPAÇOSO, GOSTOSO DE GUIAR E CONFORTÁVEL. DESEMPENHO E CONSUMO TAMBÉM AGRADAM, MAS AINDA FALTAM ALGUNS EQUIPAMENTOS

Sim, o carro que ilustra esta página é a evolução do ix35, que por sua vez sucedeu o Tucson. E, sim, os três são vendidos no Brasil como carros diferentes. Dito isso, não vamos mais nos estender nesse assunto, pois há coisas interessantes (positivas e negativas) para falar sobre o New Tucson, comercializado com motor 1.6 turbo a gasolina de 177 cv e câmbio de dupla embreagem e sete marchas. A versão GLS, avaliada, custa R$ 147.900 e merece ser considerada pelo consumidor interessado em um SUV bonito, espaçoso e confortável.

O fato de parecer um mini Santa Fe entra na lista de virtudes do modelo, assim como a recheada relação de equipamentos de série. Há recursos como bancos de couro com regulagem elétrica nos dianteiros, acendimento automático dos faróis, rodas de 18", ar digital bizona, saída de ventilação traseira, botão de partida, controlador de velocidade, volante multifuncional, controles de tração e estabilidade, além de airbags frontais, laterais e de cortina. A configuração GLS acrescenta itens como teto solar panorâmico, led diurno e quadro de instrumentos com tela TFT. Ele tem sensor e câmera de ré, mas não traz sensores dianteiros, nem a função brake hold (que permite ao motorista tirar o pé do freio com o carro parado). Freio de mão elétrico? Nada disso. O do New Tucson é por pedal. O SUV também desaponta por oferecer vidro elétrico com função um toque só para o motorista e pela ausência de GPS na central multimídia com tela sensível ao toque - apesar de simples, ela é intuitiva e seus comandos são rápidos.

Ao volante, o Tucson mostra que é gostoso de guiar, com ótima ergonomia e eficiente estabilidade. Ele ainda conta com um bom isolamento acústico e tem saudáveis índices de desempenho e de consumo: 8,8 segundos para atingir 100 km/h e 10,2 km/l na cidade. O senão vai para a cara cesta de peças – superior a do Jeep Compass, seu grande rival. Mesmo assim, o Hyundai é literalmente uma bela opção.

As trocas de marcha são quase imperceptíveis. Nível de conforto e de acabamento são elevados

Merecia itens como sensor de estacionamento dianteiro e brake hold, aquela função que permite ao motorista tirar o pé do freio com o carro parado

Desenho do painel agrada, assim como a ergonomia

DIVULGAÇÃO

LEANDRO ALVARES
(lalvares@edglobo.com.br)

TESTE

ACELERAÇÃO
0 - 100 km/h **8,8 s**
0 - 400 m **16,5 s**
0 - 1.000 m **30 s**
Vel. a 1.000 m **177 km/h**
Vel. real a 100 km/h **97**

RETOMADA
40-80 km/h (Drive) **4 s**
60-100 km/h (D) **4,7 s**
80-120 km/h (D) **5,9 s**

FRENAGEM
100 - 0 km/h **40,4 m**
80 - 0 km/h **26,9 m**
60 - 0 km/h **15,2 m**

CONSUMO
Urbano **10,2 km/l**
Rodoviário **14,7 km/l**
Média **12,4 km/l**
Aut. em estrada **911,4 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 1.6, 16V, comando duplo, turbo, injeção direta de gasolina

POTÊNCIA
177 cv a 5 500 rpm

TORQUE
27 kgfm a 1 500 rpm

CÂMBIO
Automático de 7 marchas e dupla embreagem, tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. McPherson (diant.) e multilink (tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diant.) e discos sólidos (tras.)

PNEUS
225/55 R18

DIMENSÕES
Compr. **4,47 m**
Largura **1,85 m**
Altura **1,66 m**
Entre-eixos **2,67 m**

TANQUE
62 litros

PORTA-MALAS
513 litros (fabricante)

PESO
1 624 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
7 pol., sensível ao toque

GARANTIA
5 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 25 273

SEGURO***
R$ 4 396

REVISÕES
10 mil km **R$ 235,16**
20 mil km **R$ 435,03**
30 mil km **R$ 490,50**

*Preço sugerido **Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de óleo do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de ar do motor e filtro de combustível ***Seguro: as cotações foram feitas pela Sancedo Seguros (11-2506-9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus

Mini Connected

MICHELLE FERREIRA (mfaugusto@edglobo.com.br)

Muitas coisas chamam atenção em um Mini, mas a tela multimídia de LCD é uma das primeiras. Assim como a maioria dos botões, o design do painel central impressiona – seja pelo formato, seja pela luz de led que contorna o visor e ainda muda de cor. Para saber se a central é só um rostinho bonito ou se vale a compra, veja a avaliação completa.

- Interface e design modernos
- A tela tem bom tamanho
- O sistema de som tem ótima qualidade

- A tela não é sensível ao toque
- Sistema de GPS não oferece informações precisas de trânsito
- Não é intuitivo: falta clareza para realizar ações

FACILIDADE DE USO

★★☆☆☆

A tela que testamos, de 8,8 polegadas, tem ótimo tamanho. É tarefa fácil visualizar as informações, pena que o visor não é sensível ao toque. Assim como em modelos da Mercedes e da Audi, um seletor no console faz a função de mouse. Os botões cromados perto da tela e no volante multifuncional estão bem posicionados. Apesar de bonita, a central multimídia não é intuitiva.

INTEGRAÇÃO COM SMARTPHONES

★★★☆☆

A central multimídia abandonou o leitor de CD e há entradas USB e auxiliar. O sistema de som Harman/Kardon é de ótima qualidade. O microfone e as caixas são boas, não é necessário aumentar a voz em uma ligação. O problema aparece na hora de conversar com a "Siri" da Mini, já que não há português do Brasil na lista de idiomas. O jeito é optar pelo português de Portugal. O sistema de GPS não oferece informações precisas.

CONECTIVIDADE

★★★★☆

Demorei bons sete minutos para conseguir conectar o celular com a central multimídia. O Mini Connected não faz integração com os sistemas Apple CarPlay e Android Auto, que adaptam aplicativos do celular para o uso da tela. Apesar disso, é possível baixar um aplicativo que compartilha informações do Mini no celular: onde o veículo está, autonomia e quanto você dirigiu. O app também permite o uso de aplicativos de streaming de áudio

AGILIDADE

★★★☆☆

Apesar de ter um HD interno de 20 GB para armazenar conteúdo, o Mini Connected não é ágil. As respostas de comando não são tão rápidas como o esperado. Outro motivo que deixa a interação com a tela lenta é a falta de clareza na hora de realizar ações. Nem os botões têm funções claras. O resultado? São necessários bons minutos para aprender como operar as funcionalidades.

DIMENSÃO
8,8 polegadas

EQUIPA OS MODELOS
Mini Clubman, Cabrio, hatch três portas e cinco portas, versões Cooper S e John Cooper Works

FUNÇÕES DISPONÍVEIS

- CD E RÁDIO AM/FM ✗
- BLUETOOTH ✓
- TV DIGITAL ✗
- APPLE CARPLAY ✗
- ANDROID AUTO ✗
- USB ✓
- MP3 ✓
- NAVEGAÇÃO GPS ✓
- SENSIBILIDADE AO TOQUE ✗
- COMANDOS NO VOLANTE ✓

CONCLUSÃO

Não dá para negar que o Mini Connected tem um design bonito e uma interface moderna. Pena a experiência do usuário ter sido deixada de lado. São necessários bons minutos para aprender a usar as funções da central multimídia. De série nos principais modelos, o item não é vendido como opcional. A falta de tela sensível ao toque foi resolvida no novo Countryman, que chegou ao Brasil em abril

DIVULGAÇÃO

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

A TECNOLOGIA SENTA AO SEU LADO

A INTERNET DAS COISAS VEM PARA EMBARCAR NOS CARROS OFERECENDO DETALHES COMO CUSTOS DE SEGURO E MANUTENÇÃO MAIS JUSTOS E ATÉ A PAPARICAÇÃO DE UM ASSISTENTE VIRTUAL

MARCUS V. GASQUES (mgasques@edglobo.com.br)

Centenas de sensores e câmeras expandem os sentidos humanos. E tomam "decisões"

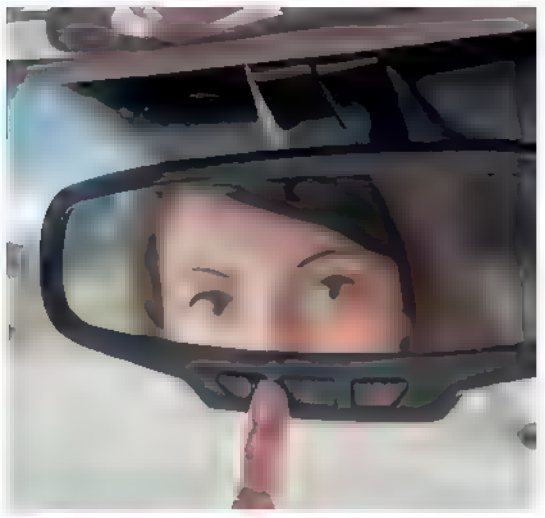
Um carro da BMW pode ser equipado com cerca de 300 componentes sensorizados, que produzem um volume enorme de dados: "Uma simples bomba de combustível gera em meia hora o equivalente a uma lista telefônica. O que faço com essa informação?", questiona Carlos Tunes, executivo de Watson IoT, área da superplataforma cognitiva da IBM aplicada à Internet das Coisas.

Muito, segundo o próprio Tunes: "Além do próprio condutor, esses dados são úteis para o fabricante, que percebe padrões de comportamento e pode desenvolver produtos melhores para o consumidor". Seu colega Marco Lauria, vice-presidente da América Latina para a área de soluções cognitivas da IBM, reforça que a IoT pode "obter informações e gerar valor de qualquer dispositivo sensorizado. Talvez seja só uma internet conversando com sensores que já estão lá. É só desenvolver um algoritmo para capturar o eletrônico", diz o executivo.

Boa parte da infinidade de informações produzidas por sensores embarcados hoje serve apenas aos ocupantes do carro, mas elas poderiam ser compartilhadas, processadas por algoritmos e devolvidas para os usuários na forma de serviços e orientações que vão muito além de evitar o trânsito congestionado. Segundos os executivos, a análise de informações sobre o estilo de condução do carro pode resultar na cobrança de um valor personalizado do prêmio por parte das seguradoras, ou prazos diferenciados para manutenção preventiva.

Recursos de inteligência artificial podem manter um "diálogo natural" com as pessoas. E expandir a resposta: "O ônibus autônomo Olli pode sugerir e reservar um restaurante. E dizer para levar o guarda-chuva. Eu perguntei se vai chover?", diz Tunes.

Mas um atencioso assistente virtual, que pode comprar e pagar a pizza no caminho de casa, é apenas um exemplo das possibilidades de aplicação de inteligência artificial e Internet das Coisas chegando ao carro. E fora dele, como lembra Lauria: "A condução não envolve só quem está no carro. Há pessoas sendo atropeladas por uso de fone de ouvido. Uma startup desenvolveu um fone com sensor que joga na música um beep para o usuário chegando ao cruzamento para prestar atenção. E na Alemanha estão iluminando o chão do cruzamento, para quem está de cabeça baixa digitando. Quando se aproximam, veem vermelho de baixo para cima, pois o farol está fechado".



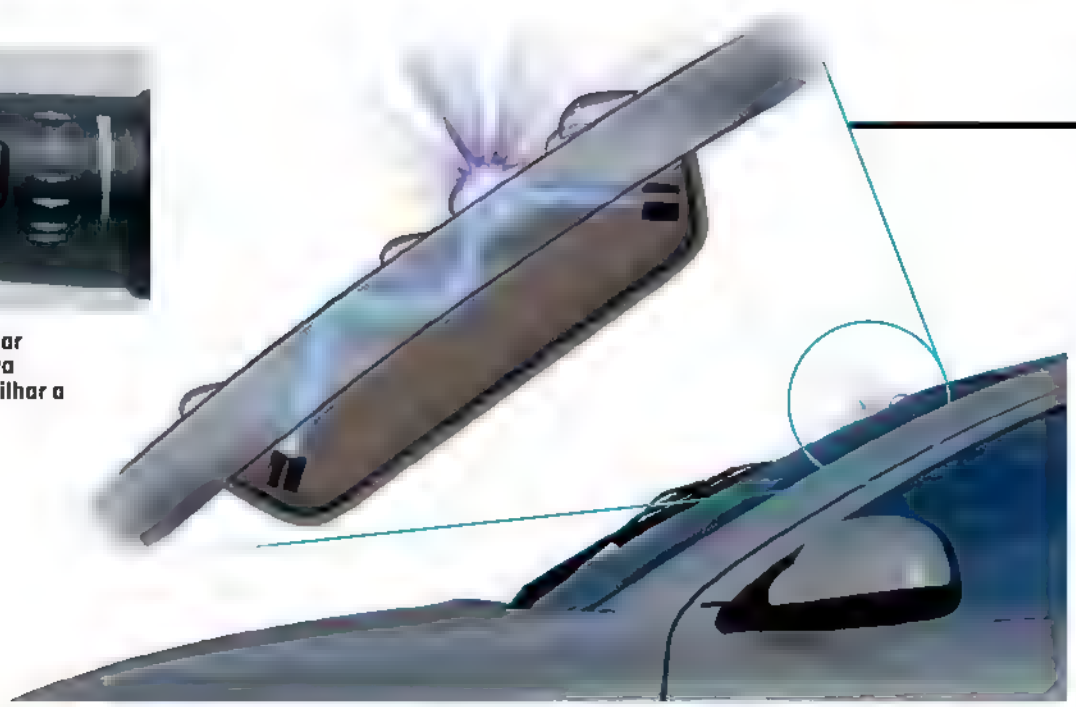
ASSISTENTE PESSOAL

Carlos Tunes prevê que recursos, como o Watson cognitivo, poderão tornar viável que serviços como o Chevrolet OnStar evoluam para um Intelligent Personal Assistant, ou Assistente Pessoal Inteligente. "Ele poderá aprender com os hábitos da pessoa e interagir por voz para, por exemplo, oferecer a compra de uma pizza no trajeto e pagar com um cartão pré-autorizado. O motorista só vai precisar passar pelo drive thru para retirar", diz o executivo.

OLLI, AUTÔNOMO DA IBM

Olli é o primeiro ônibus autônomo do mundo, um elétrico de oito a 12 passageiros desenhado para centros urbanos, com todos os componentes sensorizados e um algoritmo gerenciando. A relação do passageiro com o carro é similar à do GM OnStar. "Digo o destino, sem saber o endereço, mas o carro sabe e leva. Se, por exemplo, quero comer pescado, ele localiza três restaurantes, se oferece para fazer reserva e para pegar em certo horário no hotel. É um Watson IoT monitorando o veículo e outro fazendo o relacionamento em linguagem natural com você", diz Lauria.

Sensor pode acionar limpador sob chuva intensa e compartilhar a informação



SENSOR DE CHUVA

Um recurso que se tornou comum nos carros é o que aciona automaticamente o limpador e define a velocidade de acordo com a intensidade da chuva. Compartilhada, a informação de vários carros pode voltar aos motoristas como hoje ocorre com os dados de trânsito, comunicando que ruas estão congestionadas ou são bons caminhos. "Não quero saber se vai chover em Campinas se eu estou em São Paulo, mas me direciona se vai chover em Moema, ou no Morumbi", diz Lauria.

"O automóvel pode conversar com seu celular, seu celular com seu relógio, seu relógio com a nuvem"

Marco Lauria, vice-presidente da América Latina para a área de soluções cognitivas da IBM

"Mais do que dizer para um autômomo ir de A para B, falo em me relacionar com esse veículo em linguagem natural"

Carlos Tunes, executivo da área de Watson aplicado com Internet das Coisas

DIVULGAÇÃO

Inteligência embarcada

ELES NÃO SÃO CONCORRENTES DIRETOS, PORÉM, ANTECIPAM O QUE HÁ DE MELHOR EM TECNOLOGIA (E QUE, UM DIA, TAMBÉM CHEGARÁ ATÉ AOS CARROS POPULARES)

[illegible] AGUIAR E MARCUS [illegible]

BMW 750Li M Sport
R$ 749.950

MARCOS CAMARGO

Mercedes-Benz E 250 Exclusive
R$ 328.900

Os carros já dirigem por conta própria (ou quase isso), enxergam à noite e sabem quando o motorista está cansado. Se hoje tudo isso parece um privilégio, em breve serão comuns modelos inteligentes. Mas o futuro acabará com o prazer ao volante? Para descobrir, trouxemos o BMW 750Li M Sport e o Mercedes-Benz E 250 Exclusive – no plural, porque o chefe Marcus Vinicius Gasques focou nas tecnologias.

Como você pode imaginar, os alemães não foram escolhidos por acaso. O primeiro é, simplesmente, a opção mais cara e luxuosa da marca bávara, além de servir como vitrine para as tecnologias que vêm aí. E não pense que o Classe E perde em importância, pois é o sedã mais vendido da "estrela" no mundo e adianta as principais novidades que chegarão aos irmãos nos próximos anos, como o sistema de condução semiautônoma.

Confesso que, a princípio, minha vontade era descrever a vida de patrão que levei nesses poucos dias. Afinal, são dois carrões que, juntos, passam de R$ 1 milhão. Além disso, talvez sejam a maneira mais fácil de viver o que os Jetsons prometem há anos. Aproveitei um dia de trânsito caótico – e, vejam, sou paulistano – para relaxar a caminho de casa

Na "presidencial", dá para esticar as pernas e controlar funções do carro

INTERNET DAS COISAS

Quando chega a hora da troca de óleo, o carro pode indicar uma concessionária, "consultar" o dono e fazer o agendamento. No conceito da Internet das Coisas, sistemas como o GM OnStar vão poder oferecer mimos: "O trajeto já é conhecido, então, o carro pergunta se a pessoa quer pegar uma pizza e fazer o pedido, que será retirado ao passar", diz Carlos Tunes, da área de soluções cognitivas da IBM.

MANUTENÇÃO E SEGURO PERSONALIZADOS

Modelos BMW e parte da linha Mercedes já contam no Brasil com o recurso da manutenção baseada nas condições de uso dos carros. Independentemente de um prazo, o sistema monitora peças, lubrificante e fluidos e avisa com antecedência quando a manutenção começa a se fazer necessária. O estilo de direção identificado por sensores também pode passar a definir o valor de seguro: "Já fizemos protótipos para seguradoras, que poderiam oferecer seguro com preço diferenciado para o motorista cuidadoso", diz Marco Lauria, vice-presidente de soluções cognitivas da IBM. Por isso, não foram indicados os valores de revisões nesta reportagem.

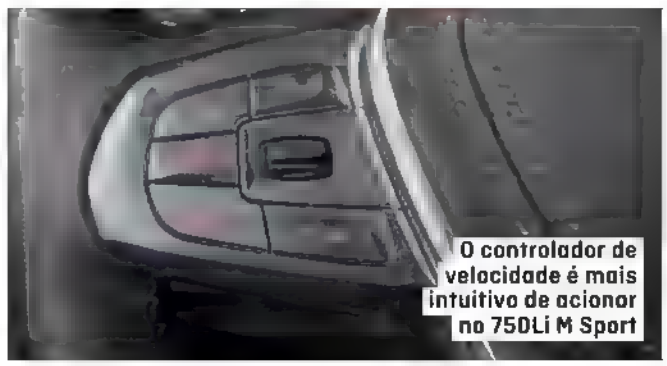
A "chave-morfador" permite visualizar a distância dados e estado do veículo

Câmeras 360° exibem miniatura 3D do carro para ajudar manobras

com o E 250. Pena que ele tenha me irritado mais que o meu Ford Fiesta 2012...

Nos primeiros quarteirões, tudo parecia perfeito: acabamento de primeira, central multimídia com telona de 12,3 polegadas, bancos incrivelmente confortáveis com ajustes elétricos, ar-condicionado digital de três zonas, iluminação indireta com diferentes cores e seletor de modos de condução. Como não gostar? E nem falei da cereja do bolo, um sistema de condução capaz de assumir sozinho a direção, o acelerador e o freio.

"Ué, como eu faço para ativar a 'vida mansa'?", fiquei me perguntando nos primeiros minutos, depois de vasculhar todo o painel e apertar cada botão que encontrava pela frente. O que começou engraçado, se tornou motivo de raiva depois, porque fui incapaz de perceber (ou lembrar) que o ajuste do controle de velocidade dos Mercedes-Benz ficam na coluna de direção, espremido entre as alavancas do limpador de para-brisa e de regulagem elétrica da coluna de direção.



O controlador de velocidade é mais intuitivo de acionar no 750Li M Sport

FARÓIS ADAPTATIVOS

Uma câmera localizada à frente do retrovisor interno monitora a luz ambiente e a área adiante do carro. As luzes seguem o curso da rua, dependendo do esterço do volante, iluminando mais a área interior da curva. O sistema identifica a necessidade de mudar do farol baixo para o alto, evitando ofuscar quem segue à frente ou em sentido contrário na estrada. As lâmpadas de led são acesas ou apagadas de forma automática e independente.

BMW
750Li M Sport

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, longitudinal, 8 cil. em V, 4.4, 32V, comando duplo, biturbo, injeção direta de gasolina

POTÊNCIA
450 cv a 5 500 rpm

TORQUE
66,3 kgfm a 1 800 rpm

CÂMBIO
Automático de 8 marchas, tração traseira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. pneumática

FREIOS
Discos ventilados

PNEUS
245/40 R20 (diant.)
275/35 R20 (tras.)

DIMENSÕES
Comprimento **5,24 m**
Largura **1,90 m**
Altura **1,48 m**
Entre-eixos **3,21 m**

TANQUE
78 litros

PORTA-MALAS
515 litros (fabricante)

PESO
1.915 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
10,2 pol., sensível ao toque e comando por gestos

GARANTIA
2 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 61 455

SEGURO***
R$ 28 421

*Preço sugerido **Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível. ***Seguro: cotações feitas pela Sucedo Seguros (11 2506 9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus

MERCEDES-BENZ
E 250 Exclusive

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, longitudinal, 4 cil em linha, 2.0, 16V, comando duplo, turbo, injeção direta de gasolina

POTÊNCIA
211 cv a 5 500 rpm

TORQUE
35,7 kgfm a 1 200 rpm

CÂMBIO
Automático de 9 marchas, tração traseira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep. multilink

FREIOS
Discos ventilados

PNEUS
245/45 R18 (diant.)
275/40 R18 (tras.)

DIMENSÕES
Compr. **4,92 m**
Largura: **1,85 m**
Altura: **1,47 m**
Entre-eixos **2,93 m**

TANQUE
50 litros

PORTA-MALAS
540 litros (fabricante)

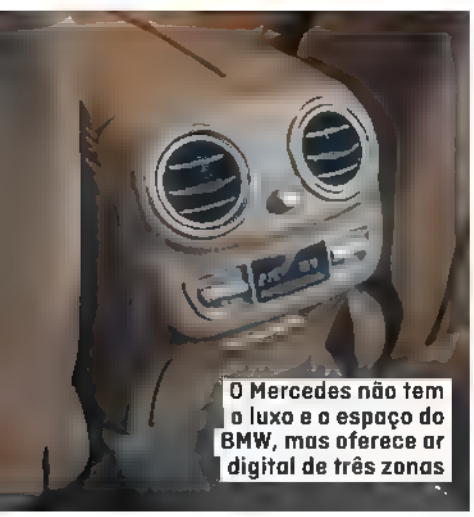
PESO
1.615 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
12,3 pol., não sensível ao toque

GARANTIA
2 anos

CESTA DE PEÇAS**
R$ 51.027

SEGURO***
R$ 9.026



O Mercedes não tem o luxo e o espaço do BMW, mas oferece ar digital de três zonas

MENU INTERATIVO + MANUAL INTELIGENTE

As multimídias de automóveis têm capacidade para armazenar grande quantidade de arquivos digitais, de músicas a fotos e vídeos, incluindo o manual dos modelos. Mas a Internet das Coisas vai permitir que a funcionalidade vá além da simples digitalização de uma brochura: "No caso de um furo de pneu, não seria preciso folhear todo o manual para saber onde apoiar o macaco. O motorista poderia simplemente perguntar 'onde o macaco deve ser apoiado?'", afirma Marco Lauria, da IBM.

Com excelente acabamento, o cabine possui elementos do topo de linha Classe S

RECONHECIMENTO DE IMAGEM

Algoritmos podem ser "treinados", por exemplo, para identificar se um motorista está cansado pela expressão de seu rosto. "Hoje, já existem carros com reconhecimento de imagens. O Watson (superplataforma cognitiva da IBM) é capaz de identificar placas de trânsito. O próprio Volvo que está aí, a gente fez um test drive esses dias, identifica limites de velocidade. Como é que ele sabe que é 60 km/h ou 40 km/h? É porque leu a placa", comenta Carlos Tunes, da IBM.

OK, é o tipo de coisa que você só erra uma vez, porém, serviu para avaliar pontos que seriam amenizados com tantas tecnologias. Na verdade, a única decepção está sob o capô. Com apenas 211 cv de potência, o motor parece insuficiente para os 1.615 kg. Mais força não significaria esportividade, mas dignidade para um conjunto tão afiado.

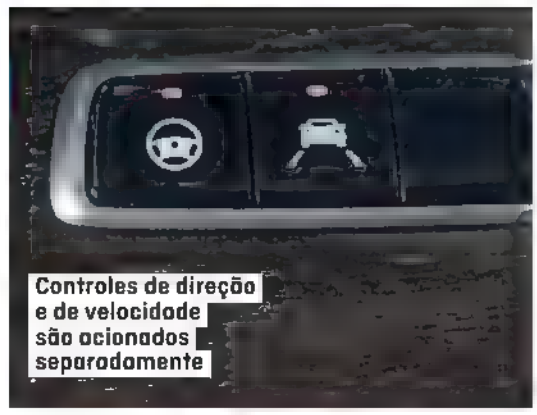
A suspensão independente capaz de flutuar como se não existissem buracos, o câmbio automático de nove marchas, a direção elétrica de respostas rápidas sem comprometer o conforto, a tração traseira... Tudo isso merecia os 248 cv e 37,7 kgfm do E 300 vendido lá fora, mas que não veio – como alguns "mimos", a exemplo do quadro de instrumentos digital, do reconhecimento de placas de trânsito e do teto solar panorâmico.

Entretanto, lembram o que eu disse das tecnologias? Já no dia seguinte, bastou ativar o Drive Pilot para esquecer qualquer ressentimento e admirar o sedã acompanhando os limites da faixa sem avançar nos carros ao lado. Ainda não é totalmente independente e, de vez em quando, é preciso uma correção ou outra – mesmo assim, impressiona. Quer uma dica (gratuita), Mercedes? Coloque logo uma tela sensível ao toque no painel!

Dando continuidade à difícil missão, assumi o gigantesco Série 7 – que é grandalhão até na chave, mais parecida com um smartphone por causa da tela embutida e apelidada de "morfador dos Power Rangers" pelo editor Leandro Alvares. Parece exagero? Em relação ao carro, basta dizer que o entre-eixos de 3,21 metros é apenas 35 cm menor que o comprimento TOTAL do Fiat Mobi!

ACC E PERMANÊNCIA NA FAIXA

Baseado na tecnologia de radar, e ainda mais comum em modelos de médio e alto valor, o Controle de Cruzeiro Adaptativo (ACC, em inglês) acelera e freia o carro automaticamente, mantendo distância em relação ao veículo à frente. Já o assistente de permanência se baseia na informação de câmeras que "leem" a estrada a fim de manter o carro na faixa de rolamento e até permitir que o motorista largue brevemente o volante

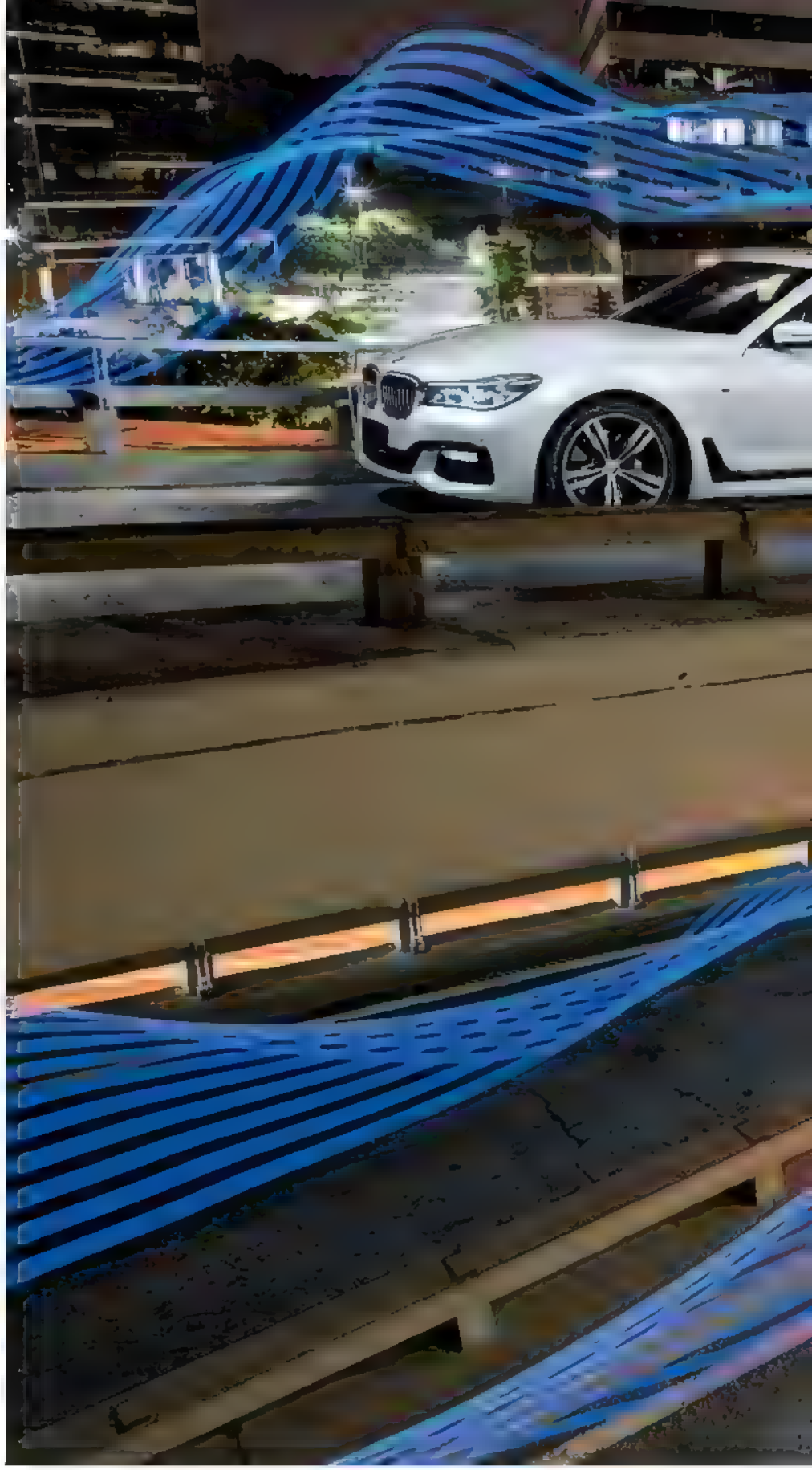


Controles de direção e de velocidade são acionados separadamente

Faróis totalmente de leds têm iluminação inteligente adaptável

Na parte traseira, a sigla "Li" identifica que essa é a versão com chassi alongado

O desenho é parecido com os irmãos, mas só o Classe E tem luzes de efeito difuso



Dizer que o BMW é mais luxuoso que o E 250 seria como chover no molhado. Aliás, os dois modelos sequer pertencem à mesma categoria – o 750Li M Sport custa o dobro e tem extravagâncias dignas de Dubai. O sistema de som com 1.400 watts, por exemplo, tem 16 alto-falantes iluminados, diamantes sintéticos e kevlar, mesmo material dos coletes à prova de balas.

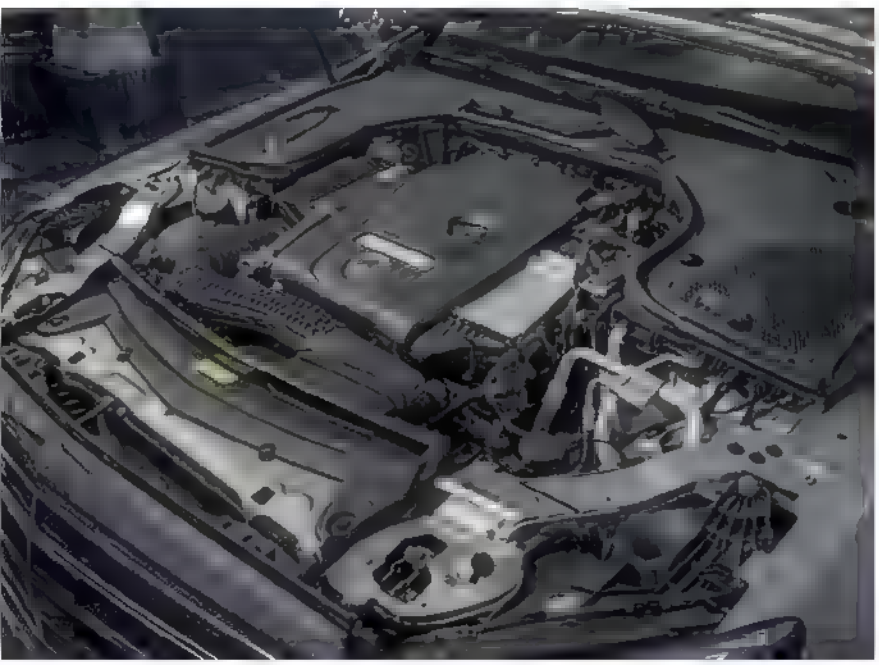
Para a segunda fileira, há telas individuais, geladeira, tablet (capaz de controlar desde o ar-condicionado de quatro zonas até os assentos dos demais passageiros), programa de massagem nos bancos, mesa de trabalho retrátil e cortinas elétricas. Ah, e não posso esquecer que o lado direito reclina como uma poltrona de dentista e até permite esticar as pernas.

Nenhuma novidade, correto? Por isso, as visitas aproveitaram as comodidades do "camarote", enquanto eu tentava descobrir as surpresas que a quase-limusine guardava. Não pense que me sai mal na troca, pois um motorzão 4.4 V8 biturbo com 450 cv e 66,3 kgfm estava à minha disposição. E olha que a promessa é boa: zero a 100 km/h em 4,7 segundos, de acordo com a BMW, e máxima limitada eletronicamente a 250 km/h.

Com o mesmo critério do Classe E, deixei as tecnologias de lado e foquei as atenções na sensação ao volante. Tal como o Mercedes, que tem posição de dirigir alta e confortável, o Série 7 é fiel à tradição da marca. Nesse caso, o motorista senta (surpreendentemente) baixo e com as pernas bem esticadas, como em legítimos esportivos do naipe de M2 e i8. Para melhorar, a suspensão é pneumática e adaptativa.

COMPUTADOR DISFARÇADO

Apesar de futuristas, ambos mantêm carroceria com desenho tradicional



CONTROLE DE EMISSÕES

O complexo sistema embarcado pode se tornar aliado no controle da poluição, afirma Carlos Tunes: "A necessidade de passar o carro por inspeção não significa que eu tenha que me deslocar com ele. O próprio carro pode prover as informações de forma auditável e certificável, e se isso envolver um custo ele pode fazer o pagamento ou não, sem gerar o ônus de ter uma estrutura para controlar tudo isso. É redução do custo operacional atingindo o mesmo objetivo".

O barulho dos oito canecos quase não invade a cabine – lembre-se de que, lá atrás, o patrão quer o máximo de conforto. Depois de algum tempo ao volante, você até esquece que está em uma barca com 5,24 m. A direção tem respostas ágeis, o motor responde a qualquer provocação e há aletas que mantêm as marchas sem trocar por conta própria.

Os comandos por gestos são bons para impressionar os vizinhos e pouco úteis no dia a dia, ao contrário das câmeras 360° com miniatura 3D do carro exibida na tela e da visão noturna com reconhecimento de pedestres. Aliás, o ótimo sistema semiautônomo é fácil de acionar como se deve: há teclas no volante. No fim das contas, bom ou ruim para dirigir, o que as pessoas realmente querem é só cruzar os braços e chegar em casa.

ANIMAÇÃO ACELERADA

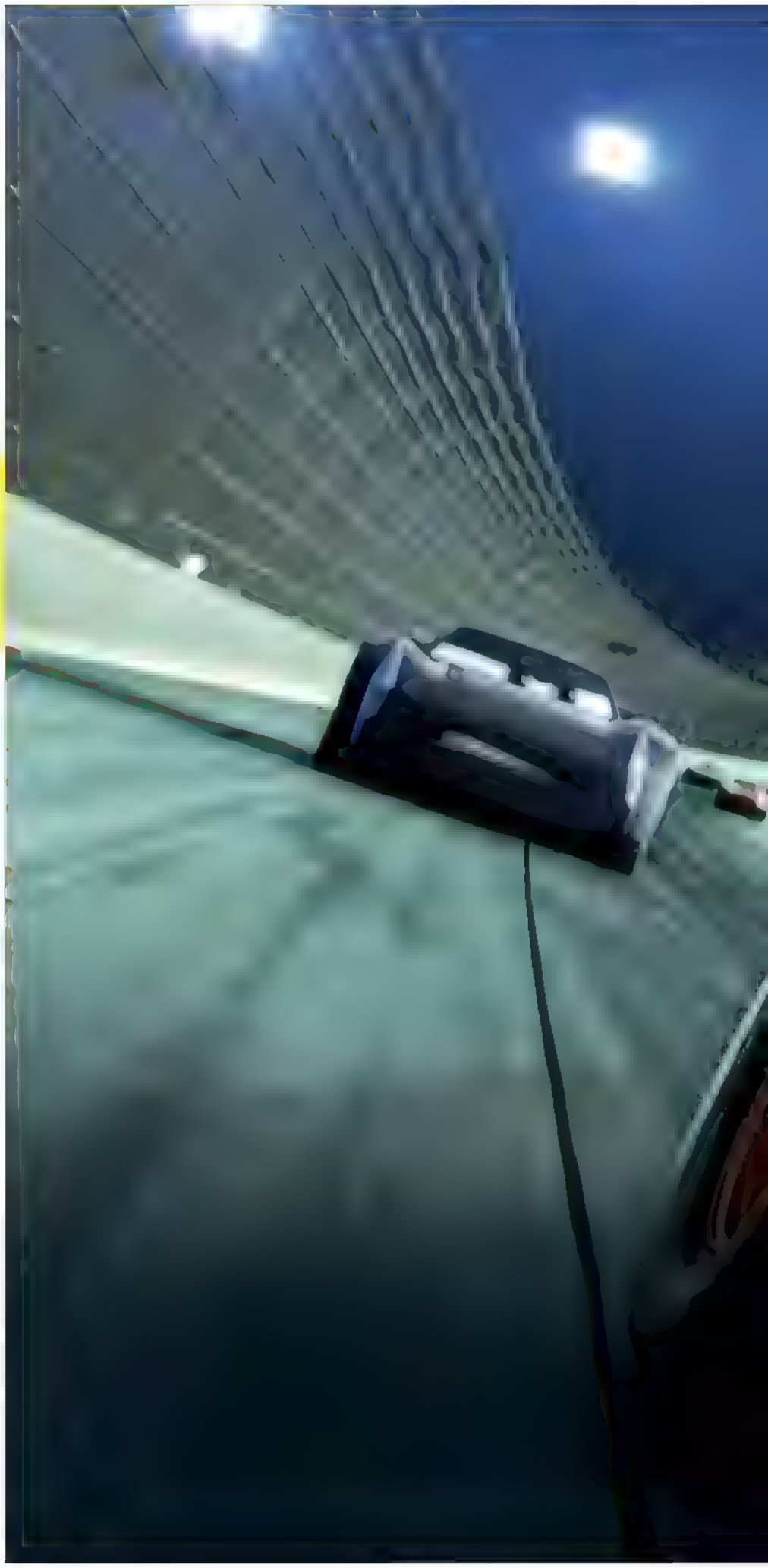
FOMOS ATÉ O AUTÓDROMO DE SONOMA PARA DESCOBRIR COMO SERÁ A NOVA AVENTURA DE RELÂMPAGO MCQUEEN NO FILME *CARROS 3*, QUE CHEGA AOS CINEMAS EM JUNHO

RAQUEL TEMISTOCLES da Califórnia (EUA)

Coloca o capacete. Frio na barriga. Abre a porta, senta no banco de trás do carro e aperta o cinto de segurança. Mais frio na barriga. O motorista entra e pergunta se estamos prontos. A essa altura, não dá mais para desistir. E então é dada a largada. O "passeio" no Toyota Camry pela pista do autódromo de Sonoma Raceway, localizado na Califórnia, não poderia ter sido mais empolgante. E não pela velocidade, que nem chegou aos 200 km/h, mas, sim, pela experiência de fazer uma curva fechada a uma distância nada segura dos outros carros na pista. O Toyota não bateu, não capotou e os jornalistas que estavam encarando o desafio pela primeira vez como parte do evento de divulgação da animação *Carros 3* saíram ilesos (pelo menos até chegar a hora do desafio no Pit Stop. Frio na barriga de novo).

Mas a sensação de ultrapassar os próprios limites com certeza vai além dos ponteiros do velocímetro. Relâmpago McQueen que o diga. O protagonista da franquia da Pixar, que chega ao seu terceiro filme, precisa aprender agora como superar suas limitações. Seis anos após suas aventuras em Tóquio, Roma e Londres, McQueen se tornou obsoleto. Outros carros, mais modernos e potentes, foram ganhando espaço no mundo das competições automobilísticas e ele precisa provar que ainda consegue ser o melhor na pista mesmo com a idade avançada.

Essa é a história de *Carros 3*, que chega aos cinemas em junho deste ano, e volta às raízes emotivas de Radiator Springs, com os antigos personagens da cidadezinha dando aquela força para McQueen não desistir. "Começamos a ver pesso-



DIVULGAÇÃO

Relâmpago McQueen diante da sua "data de validade"

as que estavam no topo do jogo, celebridades que tinham tudo e estavam enfrentando sua 'data de validade'. E, francamente, também nos sentimos dessa forma quando novos artistas, jovens estagiários entram no estúdio e conseguem desenhar melhor do que eu agora. Então, acho que todo mundo provavelmente tem essa sensação quando a próxima geração chega e você começa a sentir que não tem mais valor", explicou o diretor Brian Fee sobre o momento pelo qual Relâmpago McQueen está passando. Ainda bem que ele não está sozinho.

QUANDO PASSADO E FUTURO COLIDEM

Nessa nova jornada, McQueen terá de enfrentar o atual queridinho das corridas, Jackson Storm. Com design mais dinâmico, ele é o garoto-propaganda da nova geração de pilotos de alta tecnologia, um concorrente difícil para Relâmpago. Michael Comet, supervisor do departamento de design de animação da Pixar, diz que o vilão Storm foi pensado desde o início para parecer mais afiado que McQueen. "Realmente queríamos enfatizar o visual angular furtivo. Por exemplo, colocamos um 'air intake' na janela traseira para ajudar a criar uma força de sustentação negativa. Para efeitos de animação, o pusemos mais próximo do chão. Afinal, é um carro esporte da nova geração. Mas tivemos de prestar muita atenção e nos certificar de que a boca poderia ser aberta sem que causasse intersecção com o chão durante os diálogos na animação". Além disso, Comet diz que o design aerodinâmico e as cores foram fundamentais para tornar Storm um vilão temido. "Ele tem essa pintura de floco metálico e alguns detalhes na cor laranja que o tornam mais agressivo".

Relâmpago McQueen não vai enfrentar Storm sozinho. Seus patrocinadores da Rust-eze Race Center convocaram uma treinadora nada convencional para ajudá-lo no desafio da Florida 500. Enérgica e doce ao mesmo tempo, Cruz Ramirez é apaixonada pelo mundo do automobilismo e vai estar ao lado do nosso herói na preparação para o que pode ser o maior momento da sua carreira. A diretora de animação da Pixar, Jude Brownbill, preferiu não colocar a mesma agressividade de Storm em Cruz, já que ela é uma aliada nesse mundo competitivo. "Seu design está em algum lugar entre Storm e McQueen. Cruz é poderosa e também faz parte da próxima geração. É apaixonada por corridas. Queríamos transparecer isso no desenho do seu corpo e aplicar essas formas à sua boca. Então, fizemos muitas experiências. E o resultado foi a forma arredondada, combinação

RELÂMPAGO MCQUEEN

MODELO
Modelo 2006 customizado para Piston Cup Racer

MOTOR
V8 de 750 cv

CHASSIS
Tubular

BODY
Aço prensado a frio bitola 24

PERFORMANCE
0-96,6 km/h em 4 segundos
Velocidade máxima de 318,6 km/h

JACKSON STORM

MODELO
Modelo 2017 customizado para Piston Cup Racer de próxima geração

MOTOR
V8 de 850 hp

CHASSIS
Aço e ligas metálicas moldadas a frio

BODY
Fibra de carbono e compósitos

PERFORMANCE
0-96,6 km/h em 3,6 segundos
Velocidade máxima de 344 km/h

CRUZ RAMIREZ

MODELO
2017 CRS Sports Coupe

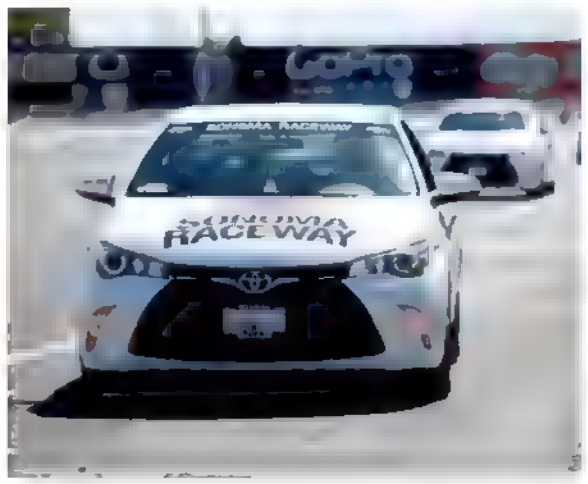
MOTOR
DOHC V-6 de alta performance

CHASSIS
Desenvolvido em túnel de vento

BODY
Liga leve

PERFORMANCE
0-96,6 em 3,8 segundos
Velocidade máxima de 338 km/h

Carros 3 volta ao apelo emocional da primeira animação



de uma curva S e uma C. Refletiu sua grande personalidade e destacou seu sorriso."

Carros 3 traz novidades além dos dois personagens. A Nascar está presente: os pilotos Chase Elliott, Ryan Blaney, Daniel Suárez e Bubba Wallace vão se juntar a Jeff Gordon e Richard Petty na dublagem da versão original do filme. E a animação homenageia a história do automobilismo, começando pelo personagem River Scott, inspirado por Wendell Scott, primeiro e único piloto afro-americano a vencer uma prova da Nascar Cup Series. Já Louise "Barnstormer" Nash homenageia a "Primeira Dama da Corrida", Louise Smith.

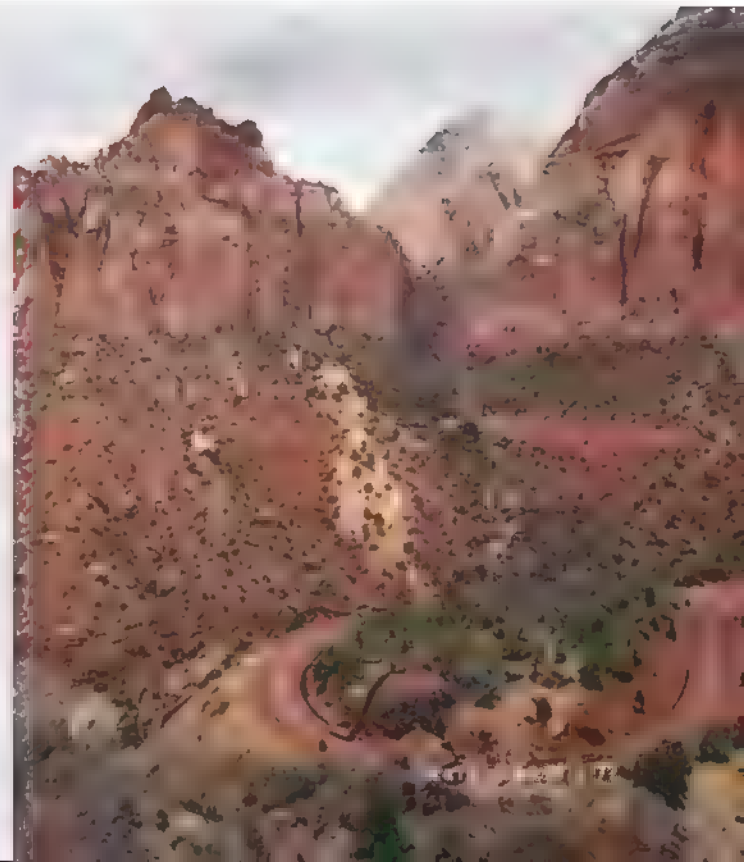
Quem vai ganhar essa competição ainda não podemos contar, mas garantimos que Relâmpago McQueen ainda tem muito fôlego e chegou para mostrar que a velha máxima brasileira de que "panela velha é que faz comida boa" pode muito bem ser aplicada no mundo dos carros de corrida. Prontos para acelerar?

KANAB, UTAH

Knab, no Utah, serviu de inspiração para a cidade fictícia de Radiator Springs, da animação *Carros*. Ela foi "descoberta" por John Lasseter, diretor da Pixar, que tinha uma casa-barco no Lago Powell. De tanto passar pelo caminho, apaixonou-se pela cidadezinha cercada pelo deserto e pelas montanhas rochosas cavadas pelas correntes, capazes de sulcar a superfície de tal maneira que um pesquisador pode apontar para qual lado soprava o vento há centenas ou milhões de anos, quando 11 mares banhavam a região. Terreno fértil para paleontólogos, que encontraram fósseis de mais de 30 novas espécies de dinossauros nos últimos dez anos

A cidade serve de cenário para faroestes desde os anos 1920, quando Tom Mix estreou ainda na era do cinema mudo Depois, viriam Clint Eastwood e grande elenco. A imensidão deserta rochosa serviu para outros gêneros, incluindo *Planeta dos Macacos*.

Entre Knab e Page, a Highway 89 margeia cânions repletos de sucatas de carro que fazem contenção barata à erosão nos pontos mais críticos Mais *Carros*, impossível. Hoje, o lago Powell está mais baixo do que o normal, em razão da construção mal calculada da represa do Canyon Glen. O que não tira a beleza do lugar, onde o calcário tinge as margens de branco. O rio Colorado serpenteia por caminhos improváveis, e faz ferradura em uma curva próxima a Paige, também junto à Highway 89.



QUANDO AS PRAGAS PEGAM CARONA

ASSIM COMO EM CASA, A INFESTAÇÃO DE INSETOS E ROEDORES PODE OCORRER TAMBÉM NO CARRO. CONFIRA COMO EVITAR O PROBLEMA E O QUE FAZER PARA SE LIVRAR DA INDESEJÁVEL VISITA

ALBERTO CATALDI (acataldi@edg.abo.com.br) **E DORA MARTINELLI**

Já imaginou entrar no seu carro e ele estar infestado de formigas, pulgas ou mesmo ratos e baratas? Sim, isso acontece. E o pior: o problema não depende única e exclusivamente da sua higiene e da limpeza do veículo. Segundo Antonio Carlos Cosimato, proprietário do lava-rápido Deep Cleaning, esses casos são muito comuns. O caminho mais curto para facilitar a invasão de visitas inesperadas é deixar o veículo parado embaixo de árvores. Se os resíduos se acumulam sobre o carro, podem atrair insetos que se alojam na parte externa. Eventualmente, eles passam pela entrada do ar-condicionado, do motor ou pelas válvulas existentes sob o para-choque traseiro (elas se abrem quando a porta se fecha e têm espaço suficiente para a entrada de pragas).

Outra forma comum de os insetos pegarem carona são as próprias pessoas que usam o carro. Carrapatos, por exemplo, podem estar nas roupas dos usuários. Ao entrar no veículo, ficam alojados por ali. Nos casos das baratas, Cosimato afirma que "elas não entram sem um convite". O hábito de carregar lixo reciclável sem proteção (como em caixas de papelão abertas), para levar ao posto de coleta, pode trazê-las para dentro. Em outros casos, os insetos podem passar pelo vidro aberto ao sentir algum "atrativo" – qualquer tipo de alimento.

Para resolver o problema, Cleberson Andrade, controlador de pragas da Fast Serv, recomenda o uso da técnica de micropulverização nos cantos do veículo. Isso, garante ele, elimina as pragas na hora. Na sequência, uma insuflação é feita nos pontos de entrada dos bichos. Por fim, um gel é aplicado em pontos estratégicos para, segundo ele, acabar de vez com os indesejados.

RODRIGO FORTES

Não deixar restos de ração de animais de estimação e acondicionar direito o lixo ajuda a evitar problemas

Foi a solução adotada pela secretária Thais Cascales, que comprou um Honda CR-V usado infestado de minibaratas. Ela afirma não saber de onde elas vieram, já que o carro ficou parado em duas lojas antes de comprá-lo. Thais procurou uma dedetizadora, que aplicou produtos para acabar com os insetos, e foi aconselhada a evitar transportar papelão para prevenir que o problema voltasse a ocorrer.

RATOS NO MOTOR

No pior e não mais raro dos casos, ratos também podem fazer uma visitinha. O cuidado deve ser especial para quem tem animais de estimação e deixa ração exposta no quintal. Restos de alimentos de cães, gatos e lixo mal-acondicionado são grandes atrativos para roedores, que gostam de se alojar em lugares quentes e escuros. Como o motor do seu carro. O estrago pode ser grande: eles roem a fiação, urinam, procriam e eventualmente podem morrer nos dutos de ventilação. Se isso ocorrer, o problema será acabar com o mau cheiro.

O agente de viagens Anderson Umbelino já passou por essa situação: os ratos se instalaram no motor de seu Chevrolet Vectra. Ele desconfiou porque encontrava alguns grãos de ração do cachorro pelo motor. Mas a prova veio quando já era tarde demais: o rato havia morrido. O "cheiro insuportável", segundo Umbelino, levou mais de seis meses para sair.

O QUE FAZER

DEDETIZAÇÃO

Para acabar com os indesejados, o controlador de pragas da Fast Serv, Cleberson Andrade, recomenda a técnica de micropulverização, seguida de insuflação e, por fim, aplicação de gel específico.

RATOS

A armadilha "porta-iscas" pode ser posta perto do carro, a fim de atrair e envenenar os roedores. Quem tem crianças e animais de estimação em casa deve seguir a orientação de especialistas.

LIMPEZA

Dependendo do caso, especialistas aconselham fazer uma limpeza no veículo para evitar problemas com produtos químicos da dedetização

PREÇOS

Para dedetizar, o serviço custa em média R$ 250. Porém, a limpeza especializada sai por volta de R$ 2 mil. Esse valor pode dobrar ou até mesmo triplicar se houver necessidade de desmontar alguma parte do veículo para fazer a higienização. Se esse for o caso, deve-se identificar quais peças foram afetadas e então procurar profissionais específicos da área.

POLUIÇÃO

FRUTOS DA FRAUDE

RIGOR COM POLUIÇÃO DOS CARROS NOVOS DEVE AUMENTAR NO BRASIL, E ISSO É BOM PARA A SUA SAÚDE, O MEIO AMBIENTE E ATÉ PARA A ECONOMIA DO PAÍS

GUILHERME BLANCO MUNIZ (gmuniz@edglobo.com.br)

Até o final do ano, é possível que o Brasil tenha um processo de autorização de venda para carros novos parecido com o de mercados mais rigorosos, como os EUA e alguns europeus. Isso porque o Ibama prepara um projeto que prevê um segundo teste para analisar o nível de emissão de poluentes. Hoje o processo de homologação prevê apenas que os carros sejam analisados em laboratório, simulando que estão sendo dirigidos pelas ruas. O novo modelo exige que uma segunda prova seja feita em movimento, efetivamente encarando ladeiras, acelerações e frenagens que o motorista enfrenta no cotidiano.

"Apenas o ensaio laboratorial não é mais suficiente para homologar veículos. A mudança é necessária, sem dúvida. Isso nós vamos fazer ainda este ano, o Ibama quer aprovar essas mudanças em 2017", revelou Gilberto Werneck, coordenador geral de gestão de qualidade ambiental do órgão para a **Autoesporte**. Esses novos testes são feitos com um tipo de equipamento conhecido como Pems, sigla em inglês para "sistema portátil de medição de emissões". Se o projeto do Ibama for aprovado como querem os técnicos ambientais, será exigido de todos os veículos leves e pesados que as montadoras pretendem vender no país, independentemente do tipo de combustível. A motivação para que nosso sistema de homologação se torne mais rígido, porém, não é nobre. Foram testes desse tipo que comprovaram que a VW vendeu no Brasil mais de 17 mil picapes Amarok poluindo acima do permitido pela lei.

Isso porque a montadora instalou um dispositivo capaz de identificar quando o veículo está sendo testado em laboratório. Nesse caso, o comportamento do motor era alterado para emitir menos poluentes. Com dados manipulados, a venda das Amarok 2011 e 2012 foi aprovada, apesar de emitir óxidos de nitrogênio acima do permitido.

O caso faz parte do escândalo mundial conhecido como Dieselgate, em que empresas do grupo VW fraudaram testes de emissões em vários países. Conforme **Autoesporte** antecipou, testes feitos no Brasil indicaram que unidades mais recentes da picape também podem ter sido fraudadas e serão investigadas. Até agora, a empresa foi multada em R$ 50 milhões, valor máximo permitido pela lei ambiental. Questionada, a VW diz que "está analisando a decisão e se manifestará oportunamente".

Cristiano Façanha, líder de programas do Conselho Internacional do Transporte Limpo (ICCT), defende a aprovação do projeto para alinhar o Brasil a países mais rigorosos no controle de poluição. "É um movimento muito positivo. A fraude trouxe à tona falhas muito grandes na conformidade com as normas de emissões, em que veículos funcionam muito bem no laboratório, e não na rua", diz.

Cristiano sugere que o modelo adotado pela Agência de Proteção Ambiental (EPA), dos EUA, sirva de exemplo. Lá, fiscais podem escolher aleatoriamente um carro para fazer testes confirmatórios. "Isso faz com que as montadoras se planejem para passar tanto no laboratório quanto na rua e dá à agência ambiental um nível de controle maior", explica.

O projeto do Ibama ainda tem de ser apresentado ao Conama e aprovado pelo órgão do Ministério do Meio Ambiente. Em um ponto, Gilberto e Cristiano concordam: a mudança incentivaria as montadoras a investir no desenvolvimento tecnológico do país. "*[Uma multinacional]* precisa ter uma norma que obrigue a investir em laboratórios internos de controle de qualidade para que possam ser exigidos avanços tecnológicos no Brasil", afirma Werneck.

Façanha diz que as novas regras aproximariam o nível de desenvolvimento tecnológico entre o Brasil e outros mercados, o que poderia aquecer nosso mercado. "Se há defasagem muito grande do que está sendo produzido lá fora e o que é feito no Brasil, dificulta a exportação", afirma.

AO MENOS 17.057 PICAPES AMAROK FORAM VENDIDAS NO BRASIL COM O EQUIPAMENTO QUE MANIPULA EMISSÕES

GETTYIMAGES

US$ 2,7 bi

é o valor que a VW teve de pagar como compensação ambiental nos EUA

COMO SÃO FEITOS OS TESTES NAS RUAS?

[illegible] ser utilizado na Europa em 2014, após as descoberta da fraude, e mede a quantidade de poluentes emitidos enquanto o carro é dirigido, preferencialmente sem uma rota especifica

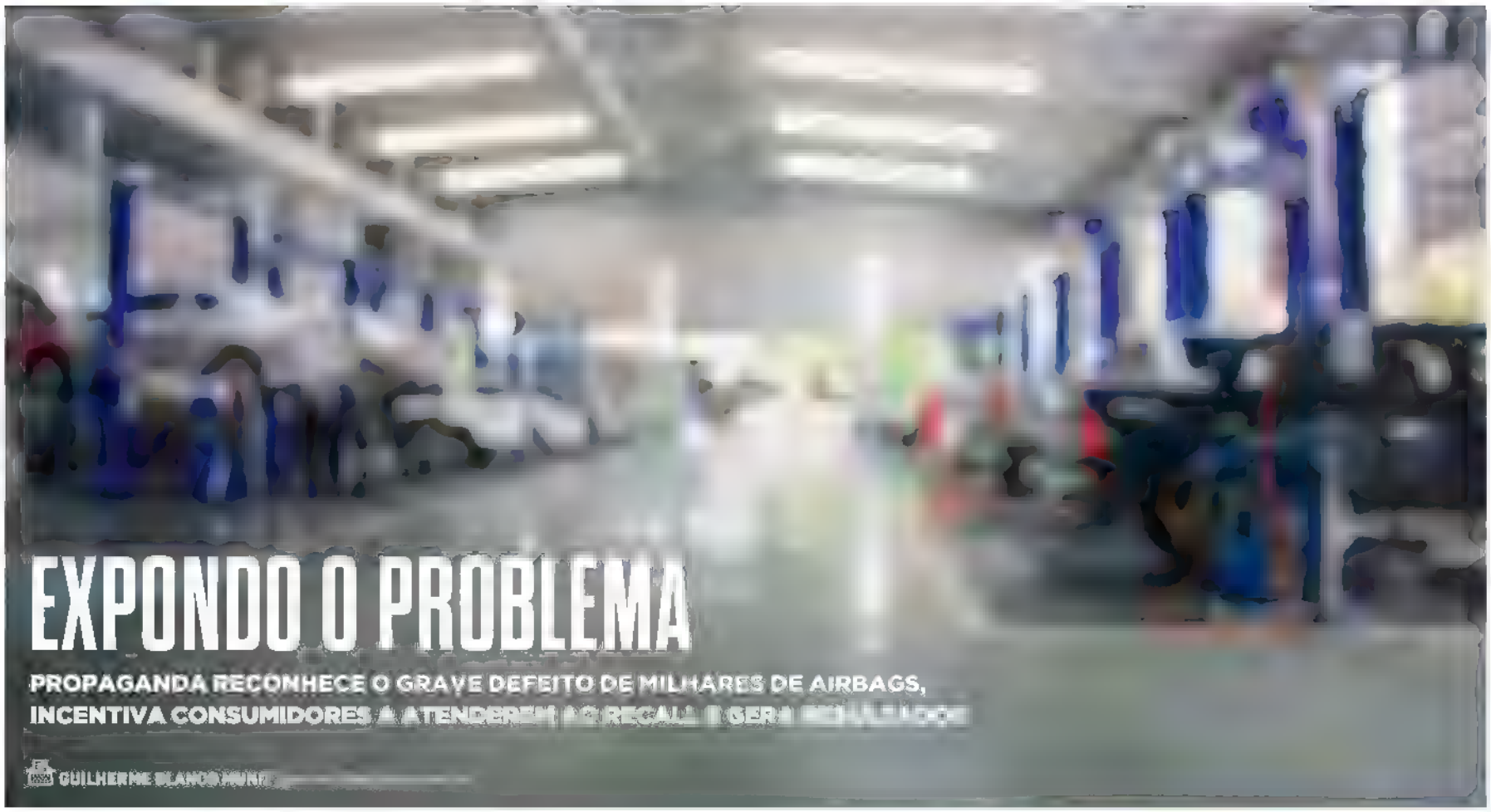
SAÚDE E MEIO AMBIENTE PREJUDICADOS

[illegible] quantidade de óxidos de nitrogênio (NOx) que os veículos emitem. Além de afetar a camada de ozônio, o NOx em excesso causa doenças respiratórias e cardiovasculares

CERCA DE 11 MILHÕES DE CARROS FORAM FRAUDADOS EM TODO O MUNDO

US$ 2 bi

terão que ser investidos no desenvolvimento de carros não poluentes



EXPONDO O PROBLEMA

PROPAGANDA RECONHECE O GRAVE DEFEITO DE MILHARES DE AIRBAGS, INCENTIVA CONSUMIDORES A ATENDEREM AO RECALL E GERA

GUILHERME BLANCO MUNIZ

Há quatro anos, a Honda convocou os primeiros carros no Brasil para substituir os airbags por conta de um grave defeito, que gerou o maior recall do mundo. Até agora, o megarecall já atingiu quase 1,4 milhão de carros da empresa no país, mas pouco mais de 300 mil foram reparados. Para tentar melhorar esse quadro, a empresa colocou no ar uma campanha na TV aberta bem mais explicativa do que os tradicionais chamados de recall. "Estamos enfrentando um desafio sem precedente para atingir e principalmente conscientizar os clientes da importância de atenderem ao chamado", afirma Marcelo Langrafe, gerente geral de pós-venda da montadora.

Diferente das ações tradicionais de recall – em que um locutor lê frases extremamente técnicas escritas na tela sobre um fundo azul –, um ator se apresenta como cliente Honda em uma oficina e explica em linguagem popular que o problema é grave e deve ser reparado gratuitamente. "Acho que estão fazendo de um limão uma grande limonada. 'Recall' e 'airbag' nem são palavras em português, e estão deixando a situação mais palatável", analisa Beto Almeida, diretor geral da consultoria Interbrand Brasil.

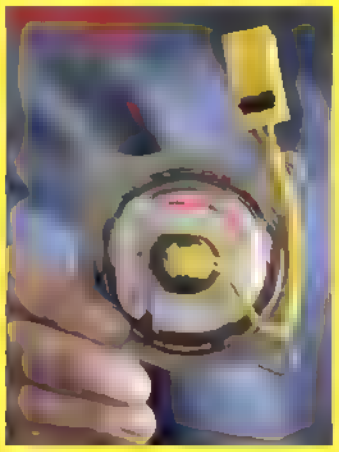
"Essa comunicação aberta mais atrai do que repele. Como todo mundo usa o mesmo layout, ninguém se destaca. Eu espero que isso influencie positivamente as outras marcas para quando passarem por problemas similares tenham atitude e coragem para entrar em todos os meios de comunicação e explicar como resolver", afirma Almeida. Mais de 3 milhões de carros de 16 montadoras fazem parte do recall no Brasil. "Quem sabe a gente inspire outras marcas. Eu suponho que todas possam usufruir disso", diz o gerente de pós-venda.

DEZ VEZES MAIS CONSERTOS

A mudança de postura da Honda surtiu bons resultados, de acordo com Langrafe. Antes, uma média de 115 clientes agendavam o conserto a cada dia. Se o recall continuasse nesse ritmo, só seria resolvido depois de 33 anos, prazo longo demais para uma peça que fica mais perigosa com o passar dos meses. "Quanto mais antigo o veículo for, maior é a propensão de apresentar algum tipo de problema no insuflador", reconhece Langrafe. Depois que expor o assunto na televisão, a quantidade de agendamentos diários chegou a 1.088. Em apenas um dia, o fabricante registrou 1.870 pessoas entrando em contato para solucionar o problema.

O aumento na repercussão do caso é positivo, mas pode ter sido tardio: com a média de mil agendamentos diários, todos os carros convocados deveriam receber novos airbags em três anos e meio. O problema, que começou no Brasil em 2013, estaria resolvido para a Honda. Na internet, o vídeo foi assistido mais de 3,5 milhões de vezes em 20 dias.

O gerente geral de pós vendas explica que a empresa decidiu inovar na campanha de recall porque a porcentagem de carros conser-



AFINAL, QUAL É O DEFEITO?

O problema está nessa peça, o insuflador de airbag, que fica atrás da bolsa inflável. Dentro de alguns deles, fabricados pela Takata, há um componente químico, chamado nitrato de amônio. Depois de ser exposto à umidade e altas temperaturas, sua composição é alterada e ele entra em reação química mais rápido do que o esperado. A cápsula não aguenta a pressão e pode explodir

KWANGMOOZAA / THINKSTOCK BY GETTY IMAGES; DIVULGAÇÃO

+ 3.000.000

de carros vendidos no Brasil já fazem parte do megarecall

tados no Brasil é bastante inferior à de outros países. Enquanto por aqui só 22% dos consumidores Honda estão livres do perigo em seus carros, nos EUA (onde as investigações têm sido rígidas e servem de parâmetro para outras nações) a média chega a 47%. No Japão, são 75%.

"Eu desconheço algum outro país que tenha feito uma ação de massa dessa dimensão. Em alguns lugares, como no Japão, as próprias autoridades de trânsito dão suporte para encontrar esse cliente, indo, por exemplo, até a casa dele. Então, a gente também tem níveis de realização das campanhas bem diferentes", diz Langrafe. Por aqui, o projeto que cruzaria dados dos carros que não foram consertados ainda não saiu do papel.

A montadora japonesa não revela quanto desembolsou para realizar a campanha e quanto o megarecall de airbags já causou de prejuízo por aqui. A fornecedora da peça, a também nipônica Takata, calcula que o prejuízo ultrapasse os US$ 10 bilhões. "Na ordem de grandeza [*o custo dessa campanha*] é bem maior. Dá para dizer que deve dar 20 vezes mais do que uma que apenas cumpra o requerimento legal", destaca.

Atualmente, a legislação brasileira exige que as empresas informem às autoridades qual é o defeito do produto e os riscos que isso pode causar à população. Esta comunicação deve ser feita assim que o problema é identificado. Para o público, a lei apenas exige que a campanha seja clara, objetiva e veiculada com destaque na TV, rádio, mídia impressa e redes sociais da própria empresa.

LÍDERES DE CONVOCAÇÕES

Além da Honda, outra japonesa que foi muito afetada pelo recall dos airbags é a Toyota. Só em abril, a montadora convocou quase 540 mil carros, incluindo os modelos **Corolla**, Etios, Hilux e SW4. No total, mais de 1,5 milhão de carros da Toyota têm o defeito no país.

PARCERIAS COM SEGURADORAS

Antes de publicar o vídeo, a Honda firmou parceria com seguradoras e empresas de pedágio, que entraram em contato com proprietários de carros da montadora para alertar sobre o recall. Como toda campanha de recall detalha o número de chassi dos carros afetados, a identificação dos veículos que ainda tinham o defeito foi compartilhada com as companhias que decidiram participar do projeto.

Assim que uma delas identificava em sua base de dados (por exemplo, nas apólices de seguro) um desses carros, entrava em contato com os consumidores por carta, SMS ou ligação. Um contrato de confidencialidade impede a Honda de divulgar quais são essas empresas.

A parceria tinha como objetivo informar aos donos de carros mais antigos que eles também têm direito ao reparo, já que apenas 4% a 5% dos veículos consertados até agora fazem parte desse grupo. "Os proprietários que adquirem o carro usado vão, via de regra, se distanciando para as regiões mais afastadas das capitais", explica. O objetivo é chegar a 50% de carros reparados até o fim deste ano.

Mundialmente, a montadora proibiu que novos carros sejam fabricados com airbags da Takata porque considera que a fornecedora omitiu informações sobre o risco dos produtos. Mas a Takata ainda é a principal fornecedora de insufladores de airbags, inclusive os que são utilizados para substituição nos recalls. No conserto, os carros da Honda passam a ser equipados com airbags com um dissecante. Na prática, é um componente químico que absorve umidade e evita o defeito. Porém, as autoridades que investigam o caso ainda não concluíram se isso é suficiente para eliminar o risco e podem ampliar o recall para esse tipo de equipamento.

PROCESSOS ADMINISTRATIVOS

A Honda responde a processos administrativos na Secretaria Nacional do Consumidor, do Ministério da Justiça. O órgão identificou indícios de que a montadora demorou para reparar os carros em três dos recalls convocados. A empresa já apresentou defesa. Se considerada culpada, poderá pagar multa de até R$ 9 milhões. Segundo a Senacon, "a Honda tem atendido às solicitações e respondido a todos os questionamentos feitos pela Secretaria".

GUIA DO RECALL

O recall é sempre gratuito. Sempre!

Não há data-limite para fazer o reparo, mesmo que a convocação seja bem antiga.

Seu carro não precisa estar na garantia ou com as revisões programadas em dia.

Você tem o direito ao conserto mesmo se tiver comprado o veículo seminovo

Para descobrir se seu carro foi convocado, confira o número do chassi no Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo. Com o código em mãos, entre em contato com a montadora por site ou telefone e peça para consultarem se há algum recall para o carro.

SERVIÇO

AUTOAJUDA

INFILTRAÇÃO

SAIBA COMO EVITAR A INVASÃO DA ÁGUA NO SEU AUTOMÓVEL E O QUE SE PODE FAZER SE O INTERIOR JÁ ESTIVER MOLHADO

ISABELLA SARAFYAN E ALBERTO CATALDI

Não é apenas o período de chuvas que pode trazer dor de cabeça com infiltração no carro. Se alguma peça estiver fora do lugar ou até mesmo mal conservada, uma ida ao lava-rapido pode trazer muita água para dentro do seu veículo. Conversamos com o coordenador técnico do Centro de Experimentação e Segurança Viária (Cesvi), Gerson Burin, e com o proprietário da oficina de funilaria e pintura Polimentos Roberto, Roberto Gozzo, para descobrir quais são as principais causas da infiltração no carro e como evitar o problema.

ÁGUA ACHA O CAMINHO MAIS FÁCIL

LANTERNAS

Gerson Burin afirma que peças externas que tenham alguma comunicação com o interior do carro podem ser a causa da entrada de água se não estiverem muito bem encaixadas. Uma lanterna mal posicionada ou com a borracha de vedação danificada pode permitir infiltração no porta-malas. Nesse caso, o motorista pode tentar desmontar a peça e deixar que a umidade evapore. "A parte mais difícil é identificar por onde a água entrou, que pode ser uma rachadura ou trinca", afirma Burin.

PARA-BRISA

Outro elemento que pode causar a infiltração é a colocação mal feita do para-brisa. De acordo com o especialista do Cesvi, a água pode entrar pelo cordão de colagem do para-brisa se estiver mal posicionado. Também pode afetar carros mais antigos, que utilizam borrachas de guarnição ao redor do vidro.

TETO SOLAR

O teto solar fica posicionado dentro de uma caixa que possui quatro saídas de água. Esses drenos são pequenos dutos posicionados em cada canto do teto. Com o tempo, sujeira pode acumular e acabam entupindo essas passagens. Assim, durante uma chuva, a água transborda do teto para o interior do veículo e para o porta-malas - já que os drenos também escoam pelo parte traseira do carro. "O teto solar precisa de muita limpeza e manutenção preventiva", afirma Roberto Gozzo.

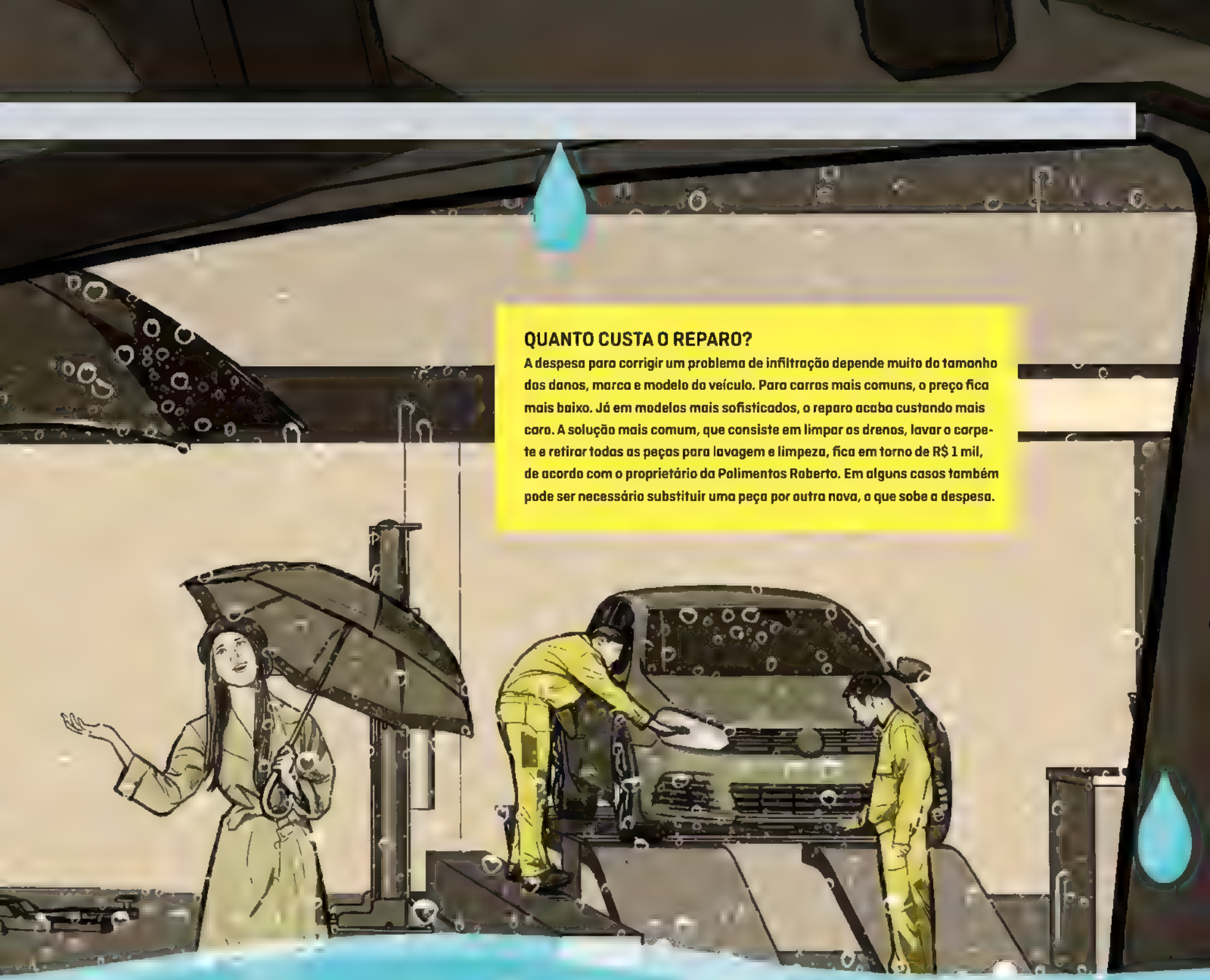
AR-CONDICIONADO

Outra peça que requer atenção e cuidado constante é o ar-condicionado. A caixa do ventilador também tem drenos para o escoamento de água, onde facilmente entram folhas de árvores e poeira. Com essas saídas entupidas, a água transborda para dentro do carro. Apesar do problema, o sistema não sofre danos com a infiltração. De acordo com Roberto Gozzo, "o ar-condicionado é uma peça que sempre funciona úmida, pois a parte que gela o ar está sempre molhada".

DAVI AUGUSTO

QUANTO CUSTA O REPARO?

A despesa para corrigir um problema de infiltração depende muito do tamanho dos danos, marca e modelo do veículo. Para carros mais comuns, o preço fica mais baixo. Já em modelos mais sofisticados, o reparo acaba custando mais caro. A solução mais comum, que consiste em limpar os drenos, lavar o carpete e retirar todas as peças para lavagem e limpeza, fica em torno de R$ 1 mil, de acordo com o proprietário da Polimentos Roberto. Em alguns casos também pode ser necessário substituir uma peça por outra nova, o que sobe a despesa.



BORRACHAS

Um dos fatores mais comuns é o desgaste das borrachas que vedam as portas ou teto solar. Também pode ocorrer de uma peça interna de acabamento plástico interferir na guarnição que veda a porta. Nesses casos, os veículos mais antigos têm maior risco, devido ao desgaste natural.

"Para evitar a entrada de água, a próprio motorista pode verificar a junção dessas peças plásticas e a guarnição", afirma Gerson Burin. Ao notar que a peça está forçando a guarnição de alguma maneira, é possível tentar remover a borracha da porta e remontá-la.

Além disso, Roberto explica que é comum retirar o revestimento do lugar ao fazer alguma manutenção nas portas. Com isso, a infiltração pode surgir justamente ao tentar recolocar a borracha em seu lugar. Como esses retentores devem ser usados uma só vez, o dono da Polimentos Roberto recomenda adquirir peças novas.

PORTAS

Gerson Burin, do Cesvi, lembra que a água pode entrar através das portas do automóvel ao passar pelo orifício do alto-falante. Isso acontece porque o interior das portas normalmente acumula água, mas existem drenos para liberar o excesso.

Com o tempo, esses drenos acabam entupindo com sujeira e poluição e a água transborda para o interior do carro. Mas é possível resolver o problema sozinho. "Para remover a água acumulada dentro das portas, você pode usar algum elemento plástico, ou até um palito de madeira, para desobstruir os drenos e então deixar a água sair por completo. Não é recomendado usar nada metálico, que possa danificar o carro", explica Burin.

O problema de infiltração através das portas também pode surgir se um vidro das janelas quebrar. Roberto Gozzo explica que os cacos de vidro caem no fundo da porta – onde ficam os drenos – e entopem essas saídas de água, que acaba transbordando para o interior.

ASSOALHO

Outra região que pode provocar a entrada de água são os "plugs" existentes no assoalho do veículo. A parte inferior do carro tem furações que são vedadas com borrachas, como nas portas. Esses plugs podem acabar sendo danificados caso o piso do automóvel raspe em alguma lombada ou obstáculo. O coordenador técnico do Cesvi lembra que, ao passar por uma poça, por exemplo, a água penetra no interior.

Para Roberto, o grande vilão é o macaco. Isso porque, ao levantar o veículo, a ferramenta pode amassar os plugs. Nesses casos, a água pode acabar entrando no revestimento que fica sob o piso. Para realizar o reparo, Roberto conta que é feita a troca da peça se esse revestimento for de feltro. Se o material for de espuma de náilon, é necessário fazer uma lavagem no carpete, usar um aspirador para extrair a água e deixar a espuma secando em uma estufa com ar quente.

TOYOTA

O desconto oferecido para o utilitário esportivo SW4 é de 3%. Empresas podem comprar o Corolla a partir de 5% de abatimento (uma unidade) a 7% (duas unidades ou mais)

Etios
Desconto único de 7%

FIAT

Todos os modelos da linha produzidos nas unidades de Betim (MG) e Goiana (PE) são oferecidos com descontos de 6% a 18% para empresas

Strada
Para cabine [illegible]
de 6% a 16%

FORD

A picape Ranger tem desconto de 23%. Já uma unidade do Focus tem abatimento de 16%. A partir de duas unidades, o desconto sobe para 19%

EcoSport
Uma unidade
Desconto de 16%
A partir de duas unidades
sobe para 18%

PEQUENAS EMPRESAS, GRANDES DESCONTOS

QUEM TEM CPNJ PODE FAZER BOM NEGÓCIO NA COMPRA DO CARRO. SÓ É IMPORTANTE FICAR ATENTO ÀS DÍVIDAS

EDIÇÃO: ALBERTO CATALDI (acataldi@edglobo.com.br) POR: ISABELLA SARAFYAN

A compra como pessoa jurídica pode ser uma boa oportunidade para garantir um 0 km na garagem. Diferente das vendas para taxistas e pessoas com deficiência, que pagam menos no produto por ter isenções fiscais, as montadoras oferecem descontos diretos para quem compra um carro com o número do Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ). O abatimento depende da marca, do modelo e a quantidade de unidades. No geral, os mais baratos têm descontos maiores e as condições de pagamento são as mesmas de uma venda comum.

O consultor de vendas diretas da Toyota Caltabiano, Marcos Picolo, explica que, para começar o processo, basta enviar um e-mail pedindo uma cotação. O cliente recebe a resposta com a disponibilidade de veículos, após o que confirma modelo, cor, especificações desejadas e a forma de pagamento. É necessário enviar o número do CNPJ e a Inscrição Estadual (registro

FIAT

UTILITÁRIOS
Até quatro unidades, redução de 23%
Quatro unidades ou mais, abatimento de 27%

VEÍCULOS DE PASSEIO
Descontos variam entre 8,5% e 10%

A versão 1.0 tem desconto de 8,5% ao para a 1.4. abatimento de 10%

GM

Os utilitários esportivos produzidos pela FCA em Goiana (PE) são oferecidos com descontos de 6% a 18% para compras por empresas

Desconto de 9% para a versão flex e 15% para a diesel

VOLKSWAGEN

DESCONTO PARA	MICROEMPRESÁRIOS	FROTISTAS
Saveiro	20,5%	23,5%
Gol	6%	9%
Voyage	8,5%	11,5%
Fox	2%	5%
Importados*	5%	8%

*Jetta, Amarok, CC, Fusca, Golf Variant, Passat, Tiguan, Touareg

Microempresários tem desconto de 8%. Para frotistas, a redução é de 8%

formal do negócio junto à Receita Estadual), informações anexadas no pedido enviado à montadora. "A compra é simples: o pedido é submetido à aprovação da Toyota e, se aprovado, a pessoa entra na fila de produção", diz Marcos.

Na Toyota, o pós-venda continua igual, com garantia de três anos ou 100 mil km. "Demorou muito para as montadoras verem essa oportunidade de lucro. Até há pouco tempo, nem todas as marcas atuavam nesse nicho", afirma o consultor.

Para a gerente de vendas diretas da FCA do Grupo Destaque, Ana Paula Martorano, esse mercado está bem aquecido, especialmente nesse momento de desaceleração da economia. Para comprar um Fiat com desconto, o cliente deve ter em mãos CNPJ e cópia do contrato social, que certifica se é dono ou sócio do negócio. Além disso, confere-se a saúde da empresa e se ela está de acordo com as leis brasileiras.

Os descontos são determinados pelo tamanho da empresa e da frota a ser adquirida. Locadoras, por exemplo, têm descontos diferenciados porque compram muito. Ana diz que todos os modelos da FCA (Fiat, Jeep, Dodge, Chrysler e Ram) são faturados para CNPJ, e os descontos variam de 6% a 18%. "Na Fiat, os melhores descontos são para os utilitários e para a Strada", diz.

As condições de pagamento continuam iguais, e o cliente pode escolher pagar à vista, por meio de financiamento, consórcio ou leasing. O pós-venda, no entanto, muda um pouco. O tempo de garantia cai de três para um ano, isso porque os carros pertencentes a empresas acabam rodando mais.

Só é necessário ficar atento à situação financeira da empresa. A partir do momento em que a compra do veículo é feita com o CNPJ, o carro fica vinculado a tudo que acontecer com o negócio. Em caso de falência ou venda, o veículo continua em nome do empreendimento. Já se a empresa não pagar as multas de trânsito, ela fica com dívida no Detran.

Cada montadora impõe regras próprias para a venda do carro adquirido com desconto. A gestora de vendas diretas da Brasilwagen, Flávia Garcia, diz que o comprador deve ficar com o carro em nome da empresa por 180 dias. Depois disso, a venda é liberada para terceiros ou concessionárias. Se a empresa vender o carro antes do prazo, será bloqueada para compras como pessoa jurídica na VW. Compras como pessoa física continuam liberadas. O controle é feito pela Assobrav, associação de distribuidores da marca, junto ao registro no Detran.

MODELOS

Automóveis de passeio e comerciais leves mais emplacados. A ordem leva em conta o desempenho de vendas no mês

		MARÇO 2017	FEVEREIRO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO (%) MAR/FEV
1	CHEVROLET **ONIX**	14.745	11.980	40.624	23,0%
2	HYUNDAI **HB20**	10.638	6.521	24.520	63,1%
3	FORD **KA**	8.021	5.765	20.864	39,1%
4	RENAULT **SANDERO**	6.516	4.181	14.973	55,8%
5	VOLKSWAGEN **GOL**	6.311	4.564	15.947	38,2%
6	CHEVROLET **PRISMA**	5.706	3.368	13.137	69,4%
7	TOYOTA **COROLLA**	5.455	3.469	12.937	57,2%
8	FIAT **STRADA**	4.570	3.289	12.269	38,9%
9	VOLKSWAGEN **VOYAGE**	4.446	2.442	9.069	82%
10	FIAT **TORO**	4.400	3.582	11.240	22,8%
11	HONDA **HR-V**	4.317	3.594	11.178	20,1%
12	TOYOTA **ETIOS**	4.055	2.656	9.729	52,6%
13	JEEP **COMPASS**	3.985	2.719	9.797	46,5%
14	VOLKSWAGEN **FOX/CROSSFOX**	3.923	3.156	10.670	24,3%
15	FIAT **MOBI**	3.902	3.049	10.120	27,9%
16	VOLKSWAGEN **SAVEIRO**	3.590	2.992	9.495	20%
17	JEEP **RENEGADE**	3.509	2.951	9.189	18,9%
18	NISSAN **KICKS**	3.501	2.086	7.560	67,8%
19	HYUNDAI **CRETA**	3.487	2.331	6.999	49,5%
20	VOLKSWAGEN **UP!**	3.383	2.666	8.804	26,8%

*ACUMULADO ATÉ MARÇO DE 2017

RESPIRO PARA A INDÚSTRIA

Ufa! Finalmente uma notícia positiva para a indústria automotiva: as vendas de carros novos cresceram 6,1% em março se comparado ao mesmo período de 2016. E esse foi o melhor resultado desde dezembro de 2014. Nesse contexto, um dos destaques foi o sedã compacto **VW Voyage**, cujos emplacamentos tiveram alta de 82%, somando 2 442 carros. Mas isso não foi o suficiente para ultrapassar o líder **Chevrolet Prisma**, que também registrou alta de 69% nos licenciamentos e emplacou 3.368 unidades. Quem também se deu bem foi o **Nissan Kicks**. Com um crescimento de 67,8% em relação ao mês de fevereiro, ele foi o quarto SUV mais vendido no mês, com 3.501 unidades. Com esse desempenho, ele ficou à frente do novo Hyundai Creta (3 487) e do veterano Ford EcoSport (2.217), que nem entre os 20 carros mais vendidos do mês ficou. Que chegue logo a linha reestilizada!

RENAULT E NISSAN EM ALTA

O novo Creta ainda não deslanchou como o previsto, mas já ajudou a Hyundai a manter o quarto lugar nas vendas de automóveis, com 18 598 unidades licenciadas – cerca de 1.700 carros a mais do que a Ford. Além da sul-coreana, a Renault passou a Honda subindo do oitavo para o sétimo lugar do ranking, enquanto a Nissan passou a Jeep, graças a uma alta de 70% em suas vendas.

MARCAS

Posição dos emplacamentos de automóveis e comerciais leves no ano

		MARÇO 2017	FEVEREIRO 2017	ACUMULADO 2017*	VARIAÇÃO (%) MAR/FEV	PARTICIPAÇÃO NO ANO (%)
1	CHEVROLET	31.010	23 214	81 865	33,5%	17,8%
2	FIAT	23 734	18.921	62.502	25,4%	13,5%
3	VOLKSWAGEN	23.449	17.244	58.822	35,9%	12,7%
4	HYUNDAI	18.598	11.974	42.862	55,3%	9,3%
5	FORD	16 824	11 898	42.439	41,4%	9,2%
6	TOYOTA	16 629	11 116	40.634	49,6%	8,8%
7	RENAULT	13.089	9 098	31.255	43,8%	6,8%
8	HONDA	11 990	9.388	30.116	27,7%	6,5%
9	NISSAN	8 676	5.091	19.149	70,4%	4,1%
10	JEEP	7.621	5 770	19.316	32%	4,2%
11	PEUGEOT	2 227	1.522	5 624	46,3%	1,2%
12	CITROËN	1.889	1.440	5 124	31,1%	1,1%
13	MITSUBISHI	1 819	1 384	4 644	31,4%	1%
14	MERCEDES	1.067	857	2 724	24,5%	0,6%
15	AUDI	908	455	1.935	99,5%	0,4%

É "NIVER" DA RANGER

A nova geração da Ford Ranger estreou por aqui no fim de 2012. E olha que nem precisou de muito tempo no mercado para receber a primeira cirurgia plástica, que chegou ao país em abril de 2016. Produzida na fábrica de Pacheco, na Argentina, a "hermana" manteve as mesmas versões desde a apresentação – o que significa que, até agora, não há nenhuma configuração com cabine simples, ao contrário das principais rivais

GABRIEL AGUIAR (gaguiar@edglobo.com.br)

O QUE MUDOU NA REESTILIZAÇÃO?

O banho de loja pode parecer um detalhe para quem vê a Ranger nas ruas – ou na lama. Afinal, só a frente mudou de verdade, com novos faróis, para-choque, capô e grade, enquanto a cabine ganhou estilo moderninho. Mas quanto à inteligência... a picape dá show! Há até controle de velocidade adaptativo, alerta de colisão iminente e assistente de permanência em faixa. Além disso, a marca promete ter melhorado o consumo de combustível.

Foi bem-aceita?

A Fenabrave não diferencia as vendas do modelo reestilizado e, para falar a verdade, quase não houve mudanças nos números desde o lançamento. Ou seja: a Ford continuou com a terceira posição entre as picapes médias, logo atrás de Hilux e S10.

ALTA DE PREÇOS

VERSÃO	FEV. 2016	ABR. 2017	VARIAÇÃO
XLS 2.5 flex MT 4x2	R$ 99.500	R$ 103.990	+4,5%
XLT 2.5 flex MT 4x2	R$ 109.500	R$ 114.390	+4,4%
Limited 2.5 flex MT 4x2	R$ 118.500	R$ 123.790	+4,4%
XLS 2.2 turbodiesel MT 4x4	R$ 129.900	R$ 143.490	+10,4%
XLS 2.2 turbodiesel AT 4x4	R$ 142.900	R$ 152.290	+6,6%
XLT 3.2 turbodiesel AT 4x4	R$ 166.900	R$ 169.090	+1,3%
Limited 3.2 turbodiesel AT 4x4	R$ 179.900	R$ 185.190	+2,9%

NAS LOJAS

Quer colocar uma Ranger na garagem? Então, vale chorar na negociação, pois achamos boas ofertas em concessionárias de diferentes estados. Opção mais comum para pronta entrega, a topo de linha Limited turbodiesel tem descontos de até R$ 15 mil. Outra boa pedida é a XLS turbodiesel automática, oferecida por R$ 122 mil (são 152 mil de tabela).

RECALL

De acordo com a Fundação Procon de São Paulo, a picape foi convocada em três campanhas de recall durante o ano passado – mas pode ficar tranquilo, pois o modelo com visual atualizado se envolveu em "apenas" duas delas. Se você tem uma Ranger em casa (ou está de olho em alguma unidade seminova) é melhor pesquisar, pois foram identificados defeitos nos freios e nos bancos.

Por dentro, há recursos de tecnologia dignos do sedã Fusion

Oferta de motores ampla, com três opções à venda

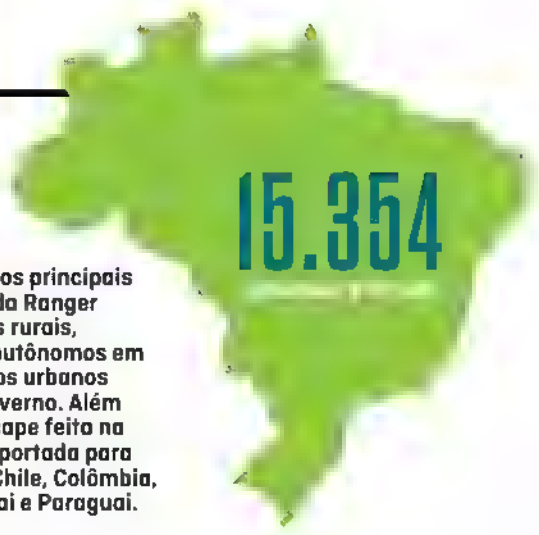
Comparada às rivais, os custos de manutenção e seguro são menores

Mesmo após a reestilização, faltam superfícies suaves ao toque na cabine

O motor 2.5 flex é oferecido apenas com câmbio manual

Assim como nas rivais, a robusta suspensão com eixo rígido na traseira deve em conforto

VENDAS PELO BRASIL DESDE ABRIL DE 2016*



SUDESTE 31,8% – 4.878
SP **2.325**
MG **1.835**
RJ **510**
ES **208**

SUL 24,9% – 3.830
PR **1.742**
RS **1.253**
SC **835**

CENTRO-OESTE 20,4% – 3.125
GO **1.537**
MT **585**
MS **519**
DF **484**

NORDESTE 16,7% – 2.566
BA **1.138**
SE **304**
PE **257**
AL **193**
CE **155**
PB **146**
MA **145**
PI **142**
RN **86**

NORTE 6,2% – 955
RO **321**
TO **262**
PA **216**
AM **99**
RR **30**
AP **18**
AC **9**

A Ford diz que os principais compradores da Ranger são produtores rurais, profissionais autônomos em grandes centros urbanos e órgãos de governo. Além do Brasil, a picape feita na Argentina é exportada para os "vizinhos" Chile, Colômbia, México, Uruguai e Paraguai.

* Número de unidades comercializadas até 11/4/2017, segundo a Fenabrave

SHOWROOM CHEIO

HÁ LANÇAMENTOS PARA TODOS OS BOLSOS E TIPOS DE MOTORISTA – DESDE HATCH POPULAR A UM SEDÃ SUPERTECNOLÓGICO

TEREZA CONSIGLIO (tfrigo@edglobo.com.br)

MINI COUNTRYMAN

De R$ 144.950 a R$ 189.950
Motor 1.5 e 2.0 de 136 cv/192 cv e câmbio A8

A segunda geração do crossover já chegou às lojas. Mas ele não terá o RG brasileiro como o modelo anterior. Por ora, esse Mini virá importado da Áustria em três versões: Cooper, Cooper S e Cooper S ALL4, com tração 4x4. A opção de entrada traz motor 1.5 de três cilindros turbo com 136 cv e 22,4 kgfm e as demais o mais apimentado 2.0 turbo de 192 cv.

CHERY QQ

De R$ 25.990 a R$ 31.490
Motor 1.0 flex de 75 cv e câmbio M5

A grande atração na linha 2018 do compacto só dá para notar na hora de abastecer no posto seu motor 1.0 três cilindros agora é flex e pode beber etanol. Outra novidade é uma nova versão de entrada chamada Smile e ofertada por R$ 25 990. Mas não tem almoço de graça O hatch perderá itens como ar-condicionado, direção hidráulica e desembaçador traseiro.

Série 5

R$ 314.950 a R$ 399.950
Motor 2.0 de 252 cv/3.0 de 340 cv câmbio A8

A nova geração do Série 5 é uma espécie de versão reduzida do Série 7 E não apenas pelo design. Além de maior e mais refinado, o lançamento da BMW ganhou uma série de evoluções do irmão maior. Há desde os faróis de led adaptativos, até o head-up display, que projeta as informações do veículo no para-brisa e a tela multimídia de 10,2 polegadas sensível ao toque. O modelo também conta com uma série de sistemas de segurança e condução semiautônoma. No Brasil, ele será oferecido nas versões 530i MSport (252 cv) e 540i MSport (340 cv). Pena que o recurso que permite estacionar o carro remotamente não será ofertado por aqui.

CITROËN C4 GRAND PICASSO

De R$ 131.400 a R$ 167.400
Motor 1.6 de 165 cv e câmbio A6

Precisando de um carro com sete lugares? O novo C4 Grand Picasso reestilizado pode ser uma opção. Além de espaçosa, a minivan vem de série com central multimídia sensível ao toque de sete polegadas, ar-condicionado digital de duas zonas, sensor de chuva e crepuscular e freio de estacionamento eletrônico As versões mais caras têm até assistente de estacionamento

CITROËN C4 PICASSO

R$ 121.400 a R$ 152.000
Motor 1.6 de 165 cv e câmbio A6

Como o irmão de sete lugares, o C4 Picasso foi reestilizado na linha 2017. O jeitão de nave espacial foi mantido e conta com motor turbinado, mas o destaque é o pacote de equipamentos, que ficou maior. Tem basicamente os mesmos itens que o Grand Picasso Na versão Intense, são adicionados faróis de xenônio direcionais, câmera de ré e tela multimídia de 12 polegadas

Preços de tabela atualizados até 18/04/2017

TABELA INTELIGENTE

AUDI

A1 Sportback Attraction	1.4	G	AT7	125 cv	**110 990**
A1 Sportback Sport Edition	1.4	G	AT7	125 cv	**123.490**
A1 Sportback Ambition	1.8	G	AT7	180 cv	**124 990**
A3 Cabriolet Ambition	1.8	G	AT7	180 cv	**181.990**
A3 Sedan Ambiente	1.4	F	A6	150 cv	**124.190**
A3 Sedan Attraction	1.4	F	A6	150 cv	**115 190**
A3 Sedan Ambition	2.0	G	AT6	220 cv	**156 190**
A3 Sportback Ambiente	1.4	G	AT7	122 cv	**124.990**
A4 Avant Ambiente	2.0	G	AT7	190 cv	**191.990**
A4 Sedan Attraction	2.0	G	AT7	190 cv	**165 990**
A4 Sedan Ambiente	2.0	G	AT7	190 cv	**186 990**
A4 Sedan Ambition	2.0	G	AT7	191 cv	**248 990**
A4 Sedan Launch Edition	2.0	G	AT7	190 cv	**172 990**
A4 Sedan Launch Edition Plus	2.0	G	AT7	190 cv	**199 990**
A6 Sedan Ambiente	2.0	G	AT7	252 cv	**282 990**
A6 Sedan Ambition	3.0	G	AT7	333 cv	**361.990**
A6 All Road	3.0	G	AT7	320 cv	**405 990**
A7 Sportback Ambiente	2.0	G	AT7	252 cv	**335 990**
A7 Sportback Ambition	3.0	G	AT7	310 cv	**399 990**
A8 Longo	3.0	G	AT8	310 cv	**511.990**
A8 Longo	6.3	G	AT8	500 cv	**838 990**
A8 Sedan	4.0	G	AT8	435 cv	**599 990**
Q3 Attraction	1.4	G	AT7	150 cv	**143 190**
Q3 Ambition	1.4	G	AT7	150 cv	**170 190**
Q3 Ambiente	1.4	G	AT7	150 cv	**154 190**
Q3 Ambiente	2.0	F	AT7	150 cv	**154 190**
Q3 Ambiente Plus	2.0	F	AT7	150 cv	**159 990**
Q3 Ambiente	2.0	G	AT7	180 cv	**159 990**
Q3 Ambition	2.0	G	AT7	220 cv	**210 990**
Q3 Ambition	2.0	F	AT7	150 cv	**170 190**
Q3 Attraction	1.4	F	AT7	150 cv	**143 190**
Q3 Attraction Plus	1.4	F	AT7	150 cv	**146 990**
Q5 Ambiente	2.0	G	A8	225 cv	**266 990**
Q5 Ambition	3.0	G	A8	272 cv	**310 990**
Q7 Ambition	3.0	G	A8	333 cv	**399 990**
Q7 Ambition	3.0	D	A8	333 cv	**417.290**
RS Q3	2.5	G	AT7	310 cv	**332 990**
RS 6 Avant	4.0	G	A8	560 cv	**669 990**
RS 7 Sportback	4.0	G	A8	560 cv	**728 990**
R8 Coupé Plus	5.2	G	AT7	550 cv	**1.170 990**
SQ5	3.0	G	A8	354 cv	**368 990**
S3 Sedan	2.0	G	AT6	208 cv	**242 990**
S8 Sedan	4.0	G	A8	605 cv	**889 990**
TT Coupé Attraction	2.0	G	AT6	230 cv	**225.990**
TT Coupé Ambition	2.0	G	AT6	230 cv	**246 990**
TT Roadster Ambition	2.0	G	AT6	230 cv	**266 990**
TTS Coupé	2.0	G	AT6	286 cv	**309.999**
TTS Roadster	2.0	G	A6	286 cv	**327.990**

BENTLEY

Continental Flying Spur	6.0	G	A6	560 cv	**920.000**
Continental GT 2p.	6.0	G	A8	507 cv	**1.120.000**
Continental GT Speed	6.0	G	A8	635 cv	**1.295.000**
Continental GT V8	4.0	G	A8	507 cv	**925.000**
Continental GT V8S	4.0	G	A8	521 cv	**985.000**
Continental GT Conversível 2p	6.0	G	A6	567 cv	**1.296.000**
New Flying V8	4.0	G	A8	528 cv	**1.450.000**

BMW

M140i	3.0	G	A8	340 cv	**279.950**
220i Active Tourer	2.0	F	A8	192 cv	**166 950**
320 Sport	2.0	F	A8	184 cv	**164.950**
320 Sport GP	2.0	F	A8	184 cv	**175.950**
320 GT Sport	2.0	G	A8	184 cv	**199 950**
320 M Sport	2.0	F	A8	184 cv	**189 950**
328i Sport GP	2.0	F	A8	245 cv	**211.950**
328i M Sport	2.0	F	A8	245 cv	**249 950**
430i Cabrio Sport	2.0	G	A8	252 cv	**294.950**
430i Gran Coupé M Sport	2.0	G	A8	252 cv	**279 950**
530i M Sport	2.0	G	A8	252 cv	**314.950**
540i M Sport	3.0	G	A8	252 cv	**399.950**
750Li M Sport	4.4	G	A8	450 cv	**709 950**
i3 Rex	Elé-	H	A1	170 cv	**169 950**
i3 Rex Full	Elé-	H	A1	170 cv	**179 950**
i8	Hí-	H	A6	367 cv	**799 950**
M2 Coupé	3.0	G	AT7	370 cv	**379 950**
X1 sDrive20i GP	2.0	F	A8	192 cv	**178.950**
X1 sDrive20i X Line	2.0	G	A8	192 cv	**193.950**
X1 sDrive25i Sport	2.0	G	A8	231 cv	**214.950**
X3 xDrive20i	2.0	G	A8	184 cv	**230.950**
X3 xDrive20i X Line	2.0	G	A8	184 cv	**252.950**
X3 xDrive35i M Sport	3.0	G	A8	306 cv	**323.950**
X4 xDrive28i X Line	2.0	G	A8	245 cv	**314.950**
X4 xDrive35i M Sport	3.0	G	A8	306 cv	**370 950**
X5 xDrive30d	3.0	D	A8	258 cv	**419 950**
X5 xDrive35i Full	3.0	G	A8	306 cv	**415.950**
X5 xDrive30d (7 lugares)	3.0	D	A8	258 cv	**426.950**
X5 xDrive30d (entretenimento traseiro)	3.0	D	A8	258 cv	**429 950**
X5 xDrive30d (7 lugares e entretenimento	3.0	D	A8	258 cv	**436 950**
X6 xDrive35i	3.0	G	A8	306 cv	**442.950**
X6 xDrive35i (entretenimento traseiro)	3.1	G	A8	306 cv	**452.950**

CHERY

Celer	1.5	F	M5	108 cv	**38.490**

Esta indicação aponta os eleitos no Qual Comprar, especial com análise de todos os carros de até R$ 300 mil à venda no país.

Esta indicação aponta os eleitos como os melhores lançamentos do ano de acordo com Autoesporte e um júri especializado.

TIPOS DE CÂMBIOS:

M Câmbio manual · A Câmbio automático · AT Câmbio automatizado · TD Transmissão direta

LEGENDA:

G GASOLINA · F FLEX · D DIESEL · H HÍBRIDO · S SUPERCHARGED · P PREÇO EM DÓLAR

CE CABINE ESTENDIDA · CS CABINE SIMPLES · CD CABINE DUPLA · * OPCIONAL COMUM A TODAS AS VERSÕES

Celer Active	1 5	F	M5	108 cv	**40 490**
Celer	1 5	F	M5	108 cv	**39 490**
Celer Sedan Active	1 5	F	M5	108 cv	**41.990**
New QQ Look	1 0	G	M5	69 cv	**2.990**
New QQ Active	1 0	G	M5	69 cv	**31 490**
New QQ Smile	1 0	G	M5	69 cv	**25.990**
Tiggo	2 0	G	M5	138 cv	**53.390**
Tiggo FL	2 0	G	A4	138 cv	**59.990**

CHEVROLET

Camaro SS	6 2	G	A6	406 cv	**230.990**
Camaro Conversível SS Conversível	6 2	G	A6	406 cv	**250.290**
Captiva Sport Ecotec	2 4	G	A6	184 cv	**108 190**
Cobalt LT	1 4	F	M5	102 cv	**55 990**
Cobalt LTZ	1 4	F	M5	102 cv	**61.490**
Cobalt LTZ	1 8	F	M5	111 cv	**62.990**
Cobalt LTZ	1 8	F	A6	111 cv	**67.790**
Cobalt Elite	1 8	F	A6	108 cv	**69 990**
Cruze Sedan LT	1 4	F	A6	153 cv	**91.790**
Cruze Sedan LTZ	1 4	F	A6	153 cv	**101.990**
Cruze Sport6 LT	1 8	F	A6	144 cv	**91.790**
Cruze Sport6 LTZ	1 8	F	A6	144 cv	**103.290**
Montana LS	1 4	F	M5	99 cv	**46 490**
Montana Sport	1 4	F	M5	99 cv	**56.690**
Onix Joy	1 0	F	M6	80 cv	**40.390**
Onix LT	1 0	F	M6	80 cv	**45 690**
Onix Activ	1 4	F	M6	106 cv	**58.790**
Onix Activ	1 4	F	A6	106 cv	**63 990**
Onix LT	1 4	F	M6	106 cv	**50.790**
Onix LT	1 4	F	A6	106 cv	**55.890**
Onix LTZ	1 4	F	M6	106 cv	**55 750**
Onix LTZ	1 4	F	A6	106 cv	**60.950**
Prisma Joy	1 0	F	M6	80 cv	**44.490**
Prisma LT	1 4	F	M6	106 cv	**54.890**
Prisma LT	1 4	F	A6	106 cv	**60 190**
Prisma LTZ	1 4	F	M6	106 cv	**59 990**
Prisma LTZ	1 4	F	A6	106 cv	**65.990**
S10 CD Chassis Cab LS 4x4	2 8	D	M6	200 cv	**107 200**
S10 CD Advantage	2 5	F	M6	206 cv	**91.590**
S10 CD LT	2 5	F	M6	206 cv	**99 300**
S10 CD LT 4x4	2 5	F	M6	206 cv	**108 200**
S10 CD LTZ	2 5	F	M6	206 cv	**114.990**
S10 CD LTZ 4x4	2 5	F	M6	206 cv	**121.990**
S10 CS LS	2 8	D	M6	200 cv	**113 340**
S10 CD LT	2 8	D	M6	200 cv	**133 460**
S10 CD LS 4x4	2 8	D	M6	200 cv	**125 340**
S10 CD LT 4x4	2 8	D	M6	200 cv	**140 340**
S10 CD LT 4x4	2 8	D	A6	200 cv	**145 340**
S10 CD LTZ	2 8	D	A6	200 cv	**162.790**
S10 CD High Country Turbo 4x4	2 8	D	A6	200 cv	**175.990**
Spin LS	1 8	F	M6	108 cv	**58.890**
Spin Activ	1 8	F	A6	108 cv	**71.990**
Spin LT	1 8	F	M5	108 cv	**60.390**
Spin LT	1 8	F	A6	108 cv	**62.390**
Spin LTZ	1 8	F	M5	108 cv	**68.590**
Spin LTZ	1 8	F	A6	108 cv	**72 990**
Tracker LT	1.4	F	A6	153 cv	**81.990**
Tracker LTZ	1 4	F	A6	153 cv	**92.390**
Trailblazer LTZ	2 8	D	A6	200 cv	**192 090**
Trailblazer LTZ	3 6	G	A6	277 cv	**163.790**

CHRYSLER

300C	3 6	G	A 8	296 cv	**224.900**

CITROËN

Aircross Start	1 5	F	M5	93 cv	**55.085**
Aircross Live	1 5	F	M5	93 cv	**61.180**
Aircross Live	1 6	F	A4	122 cv	**66.255**
Aircross Feel	1 6	F	M5	122 cv	**65.945**
Aircross Feel	1 6	F	A4	122 cv	**69.905**
Aircross Shine	1 6	F	A4	122 cv	**75.695**
Aircross Salomon	1 5	F	M5	122 cv	**63.435**
Aircross Salomon	1 6	F	A4	122 cv	**68 515**
Aircross Business	1 6	F	M5	122 cv	**61.695**
Aircross Shine Business	1 6	F	A4	122 cv	**69 990**
C3 PureTech Attraction	1 2	F	M5	90 cv	**52.190**
C3 PureTech Origine	1 2	F	M5	90 cv	**48 490**
C3 PureTech Tendance	1 2	F	M5	90 cv	**55 090**
C3 Style Edition	1 2	F	M5	90 cv	**53.580**
C3 Style Edition	1 2	F	A4	90 cv	**61.480**
C3 Exclusive	1 6	F	A4	122 cv	**65 490**
C3 Tendance	1 6	F	A4	122 cv	**60 090**
C4 Lounge Exclusive	1 6	F	A6	173 cv	**97.490**
C4 Lounge Origine	1 6	F	M6	173 cv	**75.590**
C4 Lounge Origine	1 6	F	A6	173 cv	**84.990**
C4 Lounge Origine Business	1 6	F	A6	173 cv	**69 990**
C4 Lounge Tendance	1 6	F	A6	173 cv	**86.490**
C4 Lounge S	1 6	F	A6	173 cv	**85.990**
C4 Picasso Seduction	1 6	G	A6	165 cv	**121.400**
C4 Picasso Intensive	1 6	G	A6	165 cv	**132.000**
Grand C4 Picasso Seduction	1 6	G	A6	165 cv	**128.900**
Grand C4 Picasso Intensive	1 6	G	A6	165 cv	**135.900**
DS3	1 6	G	M6	165 cv	**91.625**
DS4 Chic	1 6	G	A6	165 cv	**101.625**
DS4 So chic	1 6	G	A6	165 cv	**111.625**
DS5 Be chic	1 6	G	A6	165 cv	**136 715**
DS5 So chic	1 6	G	A6	165 cv	**158 715**

DODGE

Journey R/T	3 6	G	A6	280 cv	**142 900**

FERRARI

California T 3 9	3 9	G	AT7	560 cv	**1.900.000**
F12 Berlinetta 6 3	6 3	G	AT7	740 cv	**3.600.000**
488 GTB 3 9	3 9	G	AT7	670 cv	**2.700.000**
488 Spider	3 9	G	AT7	670 cv	**3.400.000**

FIAT

500 Abarth	1 4	G	M5	167 cv	**94.000**
500 Cabrio	1 4	F	M5	88 cv	**64 900**
500 Cabrio Dualogic	1 4	F	AT5	88 cv	**67 900**
500 Cabrio	1 4	F	A6	107 cv	**82.000**
500 Cult	1 4	F	M5	88 cv	**56 900**
500 Cult Dualogic	1 4	F	AT5	88 cv	**59 900**
Doblò Adventure	1 8	F	M5	132 cv	**89.560**
Doblò Essence	1 8	F	M5	86 cv	**80.790**
Doblò Essence (7 lugares)	1 8	F	M5	132 cv	**82.270**
Fiorino	1 4	F	M5	88 cv	**55.230**
Fiorino Hard Working EVO	1 4	F	M5	88 cv	**62.250**
Grand Siena Attractive	1 0	F	M5	75 cv	**44.240**
Grand Siena Attractive	1 4	F	M5	88 cv	**51.510**
Grand Siena	1 6	F	M5	115 cv	**53 450**
Grand Siena	1 6	F	AT5	115 cv	**57.350**
Grand Siena Essence	1 6	F	M5	115 cv	**56.790**
Mobi Drive	1 0	F	M5	77 cv	**40.650**
Mobi Drive	1 0	F	AT5	77 cv	**44.780**
Mobi Easy	1 0	F	M5	75 cv	**33.700**
Mobi Like	1 0	F	M5	75 cv	**39 190**
Mobi Way	1 0	F	M5	75 cv	**40.650**
Mobi Way On	1 0	F	M5	75 cv	**45.350**
Uno Attractive	1 0	F	M5	77 cv	**43.320**
Uno Way	1 0	F	M5	77 cv	**44.490**
Uno Way	1 3	F	M5	109 cv	**49.320**
Uno Way Dualogic	1 3	F	AT5	109 cv	**53.830**
Uno Sporting	1 3	F	M5	109 cv	**51.080**
Uno Sporting Dualogic	1 3	F	AT5	109 cv	**55.580**
Palio Fire	1 0	F	M5	75 cv	**34.680**
Palio Fire Way	1 0	F	M5	75 cv	**36 100**
Palio Attractive	1 0	F	M5	75 cv	**44.570**
Palio Attractive	1 4	F	M5	88 cv	**48.320**
Palio Essence	1 6	F	M5	117 cv	**53 470**
Palio Sporting	1 6	F	M5	117 cv	**56.120**
Punto Attractive	1 4	F	M5	88 cv	**53.310**
Punto Essence	1 6	F	M5	117 cv	**59.410**
Punto Essence Dualogic	1 6	F	AT5	117 cv	**63.670**
Punto Blackmotion	1 8	F	M5	132 cv	**65.670**
Punto Blackmotion Dualogic	1 8	F	AT5	132 cv	**69.680**
Strada Working	1 4	F	M5	86 cv	**48.450**
Strada Working Plus	1 4	F	M5	86 cv	**50.550**
Strada Hard Working	1 4	F	M5	86 cv	**54.750**
Strada Hard Working CE	1 4	F	M5	86 cv	**59 050**
Strada Hard Working CD	1 4	F	M5	86 cv	**66.520**
Strada Adventure CD	1 8	F	M5	132 cv	**75.510**
Strada Adventure CD	1 8	F	AT5	132 cv	**80 340**
Strada Adventure CE	1 8	F	M5	132 cv	**68.620**
Toro Freedom	1 8	F	A6	139 cv	**85.860**
Toro Freedom	2 0	D	M6	170 cv	**102.210**
Toro Freedom 4x4	2 0	D	M6	170 cv	**110.930**
Toro Volcano	2 0	D	A9	170 cv	**128.950**
Toro Freedom	2 4	F	A9	170 cv	**98 730**
Toro Freedom Open Edition	1 8	F	A6	139 cv	**94.180**
Toro Freedom Open Edition Plus	1 8	F	A9	139 cv	**104.580**
Weekend Attractive	1 4	F	M5	86 cv	**58.600**

QUAL COMPRAR PICAPE
PICAPE AUTO ESPORTE PICAPE DO ANO

Weekend Adventure	1.8	F	M5	132 cv	**73 660**
Weekend Adventure Dualogic	1 8	F	AT5	132 cv	**77.800**

FORD

EcoSport SE	1 6	F	M5	115 cv	**72.800**
EcoSport SE	1 6	F	AT6	115 cv	**78 800**
EcoSport FreeStyle	1.6	F	M5	115 cv	**80 300**
EcoSport FreeStyle	1 6	F	AT6	115 cv	**85 300**
EcoSport FreeStyle Plus	1 6	F	AT6	115 cv	**89.300**
EcoSport FreeStyle 4x4	2 0	F	M6	146 cv	**91.000**
EcoSport SE Direct Poweshift	2 0	F	AT6	146 cv	**68 690**
EcoSport Titanium	2 0	F	AT6	146 cv	**94.700**
EcoSport SE	2 0	F	AT6	146 cv	**85 200**
Edge Titanium	3 5	G	A6	284 cv	**236 100**
Focus SE	1 6	F	M5	135 cv	**77 200**
Focus SE Plus	1 6	F	M5	135 cv	**86.950**
Focus SE Plus	2 0	F	AT6	178 cv	**95 900**
Focus Titanium Powershift	2 0	F	AT6	178 cv	**104 840**
Focus Titanium Plus Powershift	2 0	F	AT6	178 cv	**110 840**
Focus Fastback SE	2 0	F	AT6	178 cv	**85.990**
Focus Fastback SE Plus	2 0	F	AT6	178 cv	**95 840**
Focus Fastback Titanium	2 0	F	AT6	178 cv	**104 840**
Focus Fastback Titanium Plus	2 0	F	AT6	178 cv	**110 840**
Fusion Titanium EcoBoost	2 0	G	A6	234 cv	**141.700**
Fusion EcoBoost AWD	2 0	G	A6	234 cv	**158.700**
Fusion EcoBoost FWD	2 0	G	A6	234 cv	**141.700**
Fusion EcoBoost SEL	2 0	G	A6	234 cv	**128.700**
Fusion Titanium Hybrid	2 0	H	A	190 cv	**163.700**
Fusion SE	2 5	F	A6	175 cv	**124.700**
Ka SE	1 0	F	M5	85 cv	**43.760**
Ka SE Plus	1 0	F	M5	85 cv	**46.390**
Ka SE	1 0	F	M5	85 cv	**50.590**
Ka Trail	1 0	F	M5	85 cv	**47 690**
Ka SE	1 5	F	M5	105 cv	**48.090**
Ka SE Plus	1 5	F	M5	105 cv	**50.490**
Ka SE	1 5	F	M5	105 cv	**54.690**
Ka Trail	1 5	F	M5	110 cv	**51.990**
Ka + SE	1 0	F	M5	85 cv	**46.790**
Ka + SE Plus	1 0	F	M5	85 cv	**49.490**
Ka + SEL	1 0	F	M5	85 cv	**53 590**
Ka + SE	1 5	F	M5	110 cv	**51.290**
Ka + SE Plus	1 5	F	M5	110 cv	**53 790**
Ka + SEL	1 5	F	M5	110 cv	**57 890**
Ka + SEL Plus	1 5	F	M5	110 cv	**60 690**
New Fiesta Titanium Plus EcoBoost	1 0	G	AT6	125 cv	**73 990**
New Fiesta SE	1 6	F	M5	128 cv	**53 660**
New Fiesta SE Style	1 6	F	M5	128 cv	**56 590**
New Fiesta SEL	1 6	F	M5	128 cv	**58 590**
New Fiesta SEL Style	1 6	F	M5	128 cv	**59 790**
New Fiesta SEL Powershift	1 6	F	AT6	128 cv	**63.190**
New Fiesta Titanium	1 6	F	M5	128 cv	**65.490**
New Fiesta Titanium Powershift	1 6	F	AT6	128 cv	**68 990**
New Fiesta Titanium Plus Powershift	1 6	F	AT6	128 cv	**73.090**
New Fiesta Sedan SE	1 6	F	M5	128 cv	**61.590**
New Fiesta Sedan SE Powershift	1 6	F	AT6	128 cv	**66.090**
New Fiesta Sedan SE Plus	1 6	F	AT6	128 cv	**67.990**
New Fiesta Sedan Titanium	1 6	F	AT6	128 cv	**74.190**
New Fiesta Sedan Titanium Plus	1 6	F	AT6	128 cv	**77.190**
Ranger XLS 4x2	2 5	F	M5	173 cv	**103.990**
Ranger XLS 4x4	2 2	D	M6	160 cv	**143 490**
Ranger XLS 4x4	2 2	D	A6	160 cv	**152.290**
Ranger XLT 4x2	2 5	F	M5	173 cv	**114.390**
Ranger Limited 4x2	2 5	F	M5	173 cv	**123.790**
Ranger XLT 4x4	3 2	D	A6	200 cv	**169.090**
Ranger Limited 4x4	3 2	D	A6	200 cv	**185 190**

HONDA

Accord EX	3 5	G	A6	280 cv	**162 500**
City DX	1.5	F	M5	116 cv	**60 900**
City DX	1 5	F	CVT	116 cv	**66.400**
City EX	1 5	F	CVT	116 cv	**75.700**
Accord EX	3 5	G	A6	280 cv	**162 500**
City DX	1 5	F	M5	116 cv	**60 900**
City DX	1 5	F	CVT	116 cv	**66.400**
City EX	1 5	F	CVT	116 cv	**75.700**
City LX	1 5	F	CVT	116 cv	**69.000**
City EXL	1 5	F	CVT	116 cv	**81.400**
Civic Touring	1 5	G	CVT	173 cv	**124.900**
Civic Sport	2 0	F	M6	155 cv	**87 900**
Civic Sport	2 0	F	CVT	155 cv	**94.900**
Civic EX	2 0	F	CVT	155 cv	**98.400**
Civic EXL	2 0	F	CVT	155 cv	**105 900**
Civic Si	2 4	G	M6	206 cv	**132 100**
CR-V EXL 4WD	2 0	F	A5	155 cv	**148 000**
Fit DX	1.5	F	M5	116 cv	**57.700**
Fit DX	1 5	F	CVT	116 cv	**63 200**
Fit EX	1 5	F	CVT	116 cv	**73 800**
Fit EXL	1 5	F	CVT	116 cv	**78.900**
Fit LX	1 5	F	M5	116 cv	**62.100**
Fit LX	1 5	F	CVT	116 cv	**67.600**
HR-V LX	1 8	F	M	140 cv	**79.900**
HR-V LX	1 8	F	CVT	140 cv	**86.800**
HR-V EX	1 8	F	CVT	140 cv	**93.000**
HR-V EXL	1 8	F	CVT	140 cv	**101.400**
HR-V Touring	1 8	F	CVT	140 cv	**105.900**
WR-V EX	1 5	F	CVT	116 cv	**79 400**
WR-V EXL	1 5	F	CVT	116 cv	**83.400**

HYUNDAI

Novo Azera	3 0	G	A6	250 cv	**182.649**
Creta Attitude	1 6	F	M6	130 cv	**72 990**
Creta Pulse	1 6	F	M6	130 cv	**78 290**
Creta Pulse	1 6	F	A6	130 cv	**85.240**
Creta Prestige	2 0	F	A6	166 cv	**99.490**
Creta Pulse	2 0	F	A6	166 cv	**92.490**
Elantra Básica	2 0	F	A6	178 cv	**84.900**
Elantra Special Edition	2 0	F	A6	178 cv	**103 990**
Elantra Top	2 0	F	A6	178 cv	**114 990**
Santa Fe 7 lugares	3 3	G	A6	270 cv	**191.851**
Santa Fe 5 lugares	3 3	G	A6	270 cv	**190.851**
HB20 Comfort	1 0	F	M5	80 cv	**42 500**
HB20 Comfort Plus	1 0	F	M5	80 cv	**45 830**
HB20 Comfort Plus Turbo	1 0	F	M6	105 cv	**49 830**
HB20 Comfort Plus blueMedia	1 0	F	M5	80 cv	**48 530**
HB20 Comfort Plus blueMedia Turbo	1 0	F	M6	105 cv	**52 530**
HB20 Comfort Plus	1 6	F	M6	128 cv	**52 380**
HB20 Comfort Plus	1 6	F	A6	128 cv	**56 880**
HB20 Comfort Plus blueMedia	1 6	F	A6	128 cv	**59 580**
HB20 R Spec	1 6	F	A6	128 cv	**61.330**
HB20 Premium	1 6	F	A6	128 cv	**63 630**
HB20S Comfort Plus	1 0	F	M5	80 cv	**50 065**
HB20S Comfort Plus Turbo	1 0	F	M6	105 cv	**54.065**
HB20S Comfort blueMedia Turbo	1 0	F	M5	80 cv	**56.765**
HB20S Comfort Plus	1 6	F	M5	128 cv	**56.615**
HB20S Comfort Plus	1 6	F	A6	128 cv	**61.115**
HB20S Comfort Plus blueMedia	1 6	F	M5	128 cv	**59.315**
HB20S Comfort Plus blueMedia	1 6	F	A6	128 cv	**63.815**
HB20S Premium	1 6	F	A6	128 cv	**67 465**
HB20X Style	1 6	F	M6	128 cv	**59 645**
HB20X Style	1 6	F	A6	128 cv	**64 145**
HB20X Premium	1 6	F	A6	128 cv	**68.235**
New i30 Intermediário	1 8	G	A6	150 cv	**91.319**
New Tucson GL	1 6	G	AT7	177 cv	**138.900**
New Tucson GLS	1 6	G	AT7	177 cv	**147.900**
New Tucson 1 6 Edição Especial	1 6	G	AT7	177 cv	**156.900**
iX35 Entrada	2 0	F	A6	167 cv	**99.990**
iX35 GL	2 0	F	A6	167 cv	**107.050**
iX35 GLS	2 0	F	A6	167 cv	**131.290**
Tucson GLS	2 0	F	A4	146 cv	**69.990**

JAC

J5	1 5	G	M5	125 cv	**54.990**
J2	1 4	F	M5	118 cv	**36 990**
J3 S	1 5	F	M5	122 cv	**39 990**
J3 Turin S	1 5	F	M5	127 cv	**41.990**
J6 7S	2 0	F	M5	160 cv	**60 990**
T5	1 5	F	M6	127 cv	**66.490**
T5 CVT	1 5	G	CVT	127 cv	**73.490**
T6	2 0	F	M5	160 cv	**74 990**
T8	2 0	G	M5	175 cv	**96.990**

JAGUAR

F-Pace Prestige	2 0	D	A8	180 cv	**309 700**
F-Pace R-Sport	3 0	G	A8	340 cv	**360.900**
F-Pace S	3 0	G	A8	380 cv	**406 300**
F-Pace First Edition	3 0	G	A8	380 cv	**416.400**
F-Type Coupé S	3 0	G	A8	380 cv	**537.793**
F-Type Coupé	3 0	G	A8	340 cv	**459 092**
F-Type Cabrio S	3 0	G	A8	380 cv	**543.071**
F-Type Coupé R AWD	5 0	G	A8	550 cv	**782 757**
F-Type Coupé SVR	5 0	G	A8	575 cv	**883 112**
F-Type Coupé British Design Edition	3 0	G	A8	380 cv	**537 968**
F-Type Cabrio British Design Edition	3 0	G	A8	380 cv	**546.760**
XE Turbo Pure	2 0	G	A8	240 cv	**181.560**

XE Turbo R-Sport	2.0	G	A8	240 cv	217.460
XE S	3.0	G	A8	340 cv	324.060
XF Prestige	2.0	G	A8	240 cv	253.120
XF R-Sport	2.0	G	A8	240 cv	273.620
XF S	3.0	G	A8	380 cv	368.620
XJ Portfolio	3.0	G	A8	340 cv	472.400
XJ R-Sport	3.0	G	A8	340 cv	511.255

JEEP

Cherokee Limited	3.2	G	A9	271 cv	184.900
Cherokee Longitude	3.2	G	A9	271 cv	169.900
Cherokee Trailhawk	3.2	G	A9	271 cv	199.900
Compass Sport	2.0	F	A6	166 cv	103.490
Compass Longitude	2.0	F	A6	166 cv	112.490
Compass Limited	2.0	F	A6	166 cv	129.990
Compass Longitude	2.0	D	A9	170 cv	137.990
Compass Trailhawk	2.0	D	A9	170 cv	154.990
Grand Cherokee Laredo	3.6	G	A8	286 cv	194.900
Grand Cherokee Limited	3.6	G	A8	286 cv	229.900
Grand Cherokee Limited	3.0	D	A8	241 cv	289.900
Grand Cherokee Limited 75 anos	3.6	D	A8	286 cv	279.900
Renegade	1.8	F	M5	139 cv	72.990
Renegade PCD	1.8	F	A6	139 cv	69.990
Renegade Sport	1.8	F	M5	139 cv	80.990
Renegade Sport	1.8	F	A6	139 cv	87.990
Renegade Sport	2.0	D	A9	170 cv	115.990
Renegade Limited	1.8	F	A6	139 cv	98.990
Renegade Longitude	1.8	F	A6	139 cv	92.990
Renegade Longitude	2.0	D	A9	170 cv	123.490
Renegade Trailhawk	2.0	D	A9	170 cv	136.990
Wrangler Sport	3.6	G	A5	284 cv	184.900
Wrangler Sport Unlimited	3.6	G	A5	284 cv	199.900
Wrangler Unlimited 75 Anos	3.6	G	A5	284 cv	229.900

KIA

Cerato EX	1.6	F	A6	128 cv	79.990
Grand Carnival EX	3.3	G	A6	270 cv	259.900
Mohave EX	3.0	D	A8	256 cv	239.990
Picanto EX	1.0	F	M5	80 cv	40.990
Picanto EX	1.0	F	A4	80 cv	51.990
Quoris EX	3.8	G	A8	294 cv	269.900
Soul EX	1.6	F	A6	128 cv	87.990
Sportage EX	2.0	F	A6	167 cv	139.990
Sportage LX	2.0	F	A6	167 cv	112.990
Novo Sorento EX	3.3	G	A6	270 cv	209.990
Bongo STD	2.5	D	M6	130 cv	73.990

LAMBORGHINI

Aventador LP 700-4	6.5	G	AT7	709 cv	4.100.000
Aventador LP 700-4 Roadster	6.5	G	AT7	709 cv	4.900.000
Huracán LP 610-4	5.2	G	AT7	610 cv	2.600.000
Huracán LP 610-4 Spyder	5.2	G	A7	610 cv	3.300.000

LAND ROVER

Discovery TD6 SE	3.0	D	A8	258 cv	363.000
Discovery TD6 HSE	3.0	D	A8	258 cv	389.000
Discovery TD6 HSE Luxury	3.0	D	A8	258 cv	429.000
Discovery TD6 First Edition	3.0	D	A8	258 cv	469.000
Discovery Si6 SE	3.0	G	A8	340 cv	358.000
Discovery Si6 HSE	3.0	G	A8	340 cv	384.000
Discovery Si6 HSE Luxury	3.0	G	A8	340 cv	424.000
Discovery Si6 First Edition	3.0	G	A8	340 cv	464.000
Discovery Sport SE	2.0	G	A9	240 cv	221.996
Discovery Sport HSE	2.0	G	A9	240 cv	245.196
Discovery Sport HSE Luxury	2.0	G	A9	240 cv	277.996
Discovery Sport TD4 SE	2.0	D	A9	180 cv	240.596
Discovery Sport TD4 HSE	2.0	D	A9	180 cv	270.496
Discovery Sport TD4 HSE Luxury	2.0	D	A9	180 cv	301.696
Range Rover Evoque SE	2.0	G	A9	240 cv	228.500
Range Rover Evoque SE Dynamic	2.0	G	A9	240 cv	243.500
Range Rover Evoque HSE Dynamic	2.0	G	A9	240 cv	252.900
Range Rover Evoque TD4 SE	2.2	D	A9	180 cv	249.500
Range Rover Evoque Si4 HSE Dynamic	2.0	G	A9	240 cv	292.500
Range Rover Sport HSE Dynamic	3.0	D	A8	306 cv	496.200
Range Rover Sport SDV6S	3.0	D	A8	292 cv	392.100
Range Rover Sport SDV6 SE	3.0	D	A8	292 cv	422.400
Range Rover Sport SDV6 HSE	3.0	D	A8	292 cv	467.600
Range Rover Sport V6 S/CSE	3.0	G	A8	340 cv	370.500
Range Rover Sport V6 S/C A/B Dynamic	3.0	G	A8	380 cv	502.700
Range Rover Sport HSE Dynamic	4.4	G	A8	339 cv	537.300
Range Rover Sport HSE Dynamic	5.0	G	A8	510 cv	526.200
Range Rover Sport SVR	5.0	G	A8	550 cv	725.100
Range Rover Vogue TDV6	3.0	D	A8	258 cv	567.400
Range Rover Vogue SDV8 SE	4.4	D	A8	339 cv	677.500
Range Rover Vogue SDV8 AB	4.4	D	A8	339 cv	705.700
Range Rover Vogue SDV8 LWB	4.4	D	A8	339 cv	782.100
Range Rover Vogue SV Autobiography	5.0	G	A8	550 cv	1.066.800
Range Rover Vogue SV Autobiography	5.0	G	A8	550 cv	899.000
Range Rover Vogue AB	5.0	G	A8	510 cv	738.900
Range Rover Vogue AB LWB	5.0	G	A8	510 cv	781.400

LEXUS

CT 200h Eco	1.8	H	CVT	136 cv	135.150
CT 200h	1.8	H	CVT	136 cv	152.900
ES 350	3.5	G	A6	277 cv	274.800
LS 460L	4.6	G	A6	347 cv	701.990
NX 200t	2.0	G	A6	238 cv	229.470
NX 200t F-Sport	2.0	G	A6	238 cv	252.270
RX 350	3.5	G	A8	305 cv	350.700
RX 350 F-Sport	3.5	G	A8	305 cv	358.040

LIFAN

530	1.5	G	M5	103 cv	37.990
530 Talent	1.5	G	M5	103 cv	39.990
X60 Talent	1.8	G	M5	128 cv	63.490
X60 VIP	1.8	G	M5	128 cv	67.490

MASERATI

Ghibli	3.0	G	A8	330 cv	590.000
Ghibli SQ4	3.0	G	A8	410 cv	690.000
GranCabrio	4.7	G	A6	460 cv	1.100.000
GranTurismo Sport	4.7	G	A6	460 cv	980.000
GranTurismo MC Stradale	4.7	G	A6	460 cv	1.100.000
Levante S	3.0	G	A8	430 cv	750.000
Levante	3.0	G	A8	350 cv	650.000
Quattroporte GTS	3.8	G	A8	530 cv	1.350.000

MERCEDES-BENZ

AMG A 45 4M	2.0	G	AT7	381 cv	309.900
AMG CLA 45 4M	2.0	G	A7	381 cv	334.900
AMG GLA 45 4M	2.0	G	AT7	355 cv	348.900
AMG C 43	3.0	G	A9	367 cv	367.900
AMG SLC 43	3.0	G	A9	367 cv	369.900
AMG C 43 Coupé	3.0	G	A9	367 cv	377.900
AMG GLC 43 4M	3.0	G	A9	362 cv	379.900
AMG C 63	4.0	G	A7	510 cv	495.900
AMG E 43 4M	3.0	G	A9	401 cv	499.900
AMG GLE 43	5.4	G	A9	557 cv	499.900
AMG GLE 43 4M Coupé	5.4	G	A9	557 cv	509.900
AMG C 63 S	4.0	G	A7	510 cv	551.900
AMG C 63 S Coupé	4.0	G	AT7	510 cv	559.900
AMG GLE 43 4M	3.0	G	A9	362 cv	664.900
AMG GLS 63	5.5	G	A7	585 cv	839.900
AMG S 63L 4M	5.5	G	A7	585 cv	864.900
AMG SL 63	5.5	G	AT7	585 cv	887.900
AMG S 63 Coupé 4M	5.5	G	A7	585 cv	919.900
AMG G 63	5.5	G	A7	571 cv	999.900
AMG S 63 Cabriolet 4M	5.5	G	A7	585 cv	1.045.900
AMG S 65L S	6.0	G	A7	630 cv	1.059.900
AMG S 65L S Coupé	6.0	G	A7	630 cv	1.125.900
A 200 ff	1.6	G	AT7	156 cv	149.900
GLA 200 ff Style	1.6	G	AT7	156 cv	150.900
B 200 ff	1.6	G	AT7	156 cv	155.900
C 180 Exclusive	1.6	F	A7	156 cv	166.900
C 180 Avantgarde	1.6	F	A7	156 cv	166.900
GLA 200 ff Advance	1.6	G	AT7	156 cv	168.900
CLA 200 Urban	1.6	G	A7	156 cv	172.900
C 200 Avantgarde	2.0	G	A7	184 cv	186.900
GLA 200 ff Enduro	1.6	G	AT7	156 cv	188.900
A 250 Turbo Sport	2.0	G	AT7	218 cv	204.900
CLA 250 Turbo Sport	2.0	G	A7	211 cv	223.900
C 250 Sport	2.0	G	A7	211 cv	225.900
GLA 250 4M Sport	2.0	G	AT7	211 cv	241.900
C 300 Anniversary Limited Edition	2.0	G	A7	245 cv	249.900
GLA 250 Sport	2.0	G	AT7	211 cv	255.900
GLC 250 4M Highway	2.0	G	AT7	211 cv	262.900
C 250 Coupé Sport	2.0	G	A7	211 cv	267.900
GLC 250 4M Sport	2.0	G	A9	211 cv	295.900

SLC 300	2 0	G	A9	245 cv	**301 900**
GLC 250 4M Coupé Highway	2 0	G	A9	211 cv	**303 900**
GLC 250 4M Coupé	2 0	G	A9	211 cv	**308 900**
C 300 Cabriolet	2 0	G	A9	245 cv	**308 900**
E 250 Turbo Avantgarde	2 0	G	A9	211 cv	**318.900**
E 250 Exclusive	2 0	G	A9	211 cv	**328.900**
GLE 350 d 4M Highway	3 0	G	A9	258 cv	**368.900**
CLS 400	3 5	G	A7	306 cv	**420 900**
GLE 350 d 4M Sport	3 0	D	A9	258 cv	**430.900**
GLE 400 4M Highway	3 0	G	A9	333 cv	**442 900**
GLS 350 d 4M	3 0	D	A9	258 cv	**447 900**
C 63 Coupé	4 0	G	A9	510 cv	**505.900**
S 400	3 0	G	A9	367 cv	**623.900**
GLE 63 4M Coupé	5 5	G	A7	557 cv	**669 900**
GLS 500 4M	4 6	G	A9	455 cv	**678.900**
S 500	4 7	G	A7	456 cv	**681 900**
Maybach S 500	4 7	G	A7	455 cv	**1.265.900**

MINI

Cooper 3p	1 5	G	A6	136 cv	**114.950**
Cooper S Cabrio	2 0	G	A6	192 cv	**164.950**
Cooper S Clubman Top	2 0	G	A8	192 cv	**179.950**
Cooper S Clubman Exclusive	2 0	G	A8	192 cv	**152.950**
Cooper S Exclusive 3p	2 0	G	A6	192 cv	**128.950**
Cooper S Top 3p	2 0	G	A6	192 cv	**145.950**
Cooper 5p	2 0	G	A6	192 cv	**118.950**
Cooper S Exclusive 5p	2 0	G	A6	192 cv	**134.950**
Cooper S Top 5p	2 0	G	A6	192 cv	**151.950**
John Cooper Works 3p	2 0	G	A6	231 cv	**167.950**
John Cooper S - Série especial Seven	2 0	G	A6	192 cv	**149.950**
Cooper Countryman	1 5	G	A8	136 cv	**144.950**
Cooper Countryman S	2 0	G	A8	192 cv	**164.950**
Cooper Countryman S ALL4	2 0	G	A8	192 cv	**189.950**

MITSUBISHI

ASX	2 0	G	M5	160 cv	**97 990**
ASX	2 0	G	CVT	160 cv	**104.990**
ASX AWD	2 0	G	CVT	160 cv	**119 990**
ASX-S AWD	2 0	G	CVT	160 cv	**127 990**
L200 Triton	3 2	D	M5	180 cv	**137 990**
L200 Triton	3 2	D	A5	180 cv	**149 990**
L200 Triton	3 5	F	A5	180 cv	**129 990**
L200 Triton Outdoor	2 4	F	M5	142 cv	**91.990**
L200 Triton Outdoor	3 2	D	A5	180 cv	**133 990**
L200 Triton Sport GLS	2 4	D	M6	190 cv	**131.990**
L200 Triton Sport HPE	2 4	D	A5	190 cv	**154 990**
L200 Triton Sport HPE Top	2 4	D	A5	190 cv	**174 990**
L200 Triton GL	3 2	D	M5	180 cv	**105 990**
L200 Triton GLX	3 2	D	M5	180 cv	**114 990**
L200 Triton Savana	3 2	D	M5	180 cv	**138 990**
L200 Triton Savana	3 2	D	A5	180 cv	**146 990**
Lancer MT	2 0	G	M5	160 cv	**65 190**
Lancer HL	2 0	G	CVT	160 cv	**71.190**
Lancer HLE	2 0	G	CVT	160 cv	**84.190**
Lancer GT	2 0	G	CVT	160 cv	**88.190**
Outlander	2 2	D	AT6	165 cv	**181.990**
Outlander	3 0	G	AT6	240 cv	**162 990**
Outlander GT Full Technology Pack	3 0	G	AT6	240 cv	**175 990**
Outlander D	2 2	D	AT6	165 cv	**199 990**
Pajero Outdoor	3 2	D	A5	180 cv	**165 990**
Pajero HPE	3 2	D	A5	180 cv	**194.990**
Pajero HPE	3 5	F	A4	205 cv	**165 990**
Pajero Full HPE 2p 4x4	3 2	D	A5	200 cv	**212.990**
Pajero Full HPE 4x4	3 2	D	A5	200 cv	**246 990**
Pajero Full HPE 2p 4x4	3 8	G	A5	250 cv	**197 990**
Pajero Full HPE 4x4	3 8	G	A5	250 cv	**227 990**

NISSAN

Frontier LE 4x4	2 3	D	A7	190 cv	**166 700**
Frontier S 4x4	2 5	D	M6	190 cv	**120 290**
Frontier SL 4x4	2 5	D	A5	190 cv	**156.790**
Frontier SV Attack 4x4	2 5	D	A5	190 cv	**141.990**
Kicks SL	1 6	F	CVT	114 cv	**93.490**
Kicks SV	1 6	F	CVT	114 cv	**86.490**
March Confort	1 0	F	M5	74 cv	**39 990**
March S	1 0	F	M5	74 cv	**42 990**
March SV	1 0	F	M5	74 cv	**45 990**
March S	1 6	F	M5	111 cv	**47 990**
March SV	1 6	F	M5	111 cv	**50.790**
March SL	1 6	F	M5	111 cv	**54.990**
March SV	1 6	F	CVT	111 cv	**55.790**
March SL	1 6	F	CVT	111 cv	**59 990**
Sentra S	2 0	F	CVT	111 cv	**81.900**
Sentra SL	2 0	F	CVT	140 cv	**102.900**
Sentra SV	2 0	F	CVT	140 cv	**89.900**
Versa Confort	1 0	F	M5	77 cv	**46.490**
Versa S	1 0	F	M5	77 cv	**49 540**
Versa S	1 6	F	M5	111 cv	**52.340**
Versa SL	1 6	F	M5	111 cv	**61.490**
Versa SL	1 6	F	CVT	111 cv	**66.490**
Versa SV	1 6	F	M5	111 cv	**54 990**
Versa SV	1 6	F	CVT	111 cv	**59 990**
Versa Unique	1 6	F	CVT	111 cv	**67.790**

PEUGEOT

208 Active	1.2	F	M5	90 cv	**52.290**
208 Active Pack	1 2	F	M5	90 cv	**55.790**
208 Allure BVM	1 2	F	M5	90 cv	**59.090**
208 Allure BVA	1 6	F	A4	122 cv	**64 690**
208 Griffe BVA	1 6	F	A4	122 cv	**69 190**
208 Sport BVM	1 6	F	M5	122 cv	**64 190**
208 GT	1 6	F	M6	173 cv	**83 990**
308 Allure THP BVA	1 6	F	A6	173 cv	**90 590**
308 Allure Business THP	1 6	F	A6	173 cv	**69 990**
408 Griffe THP BVM	1 6	F	A6	173 cv	**98 590**
2008 Allure BVA	1 6	F	A4	122 cv	**76 990**
2008 Allure Business BVA	1 6	F	A6	122 cv	**69 990**
2008 Griffe BVA	1 6	F	A6	122 cv	**82 990**

PORSCHE

718 Boxter	2 0	G	AT7	300 cv	**368.000**
718 Boxter S	2 5	G	AT7	350 cv	**466.000**
718 Cayman	2 0	G	A7	350 cv	**346.000**
718 Cayman S	2 5	G	A7	350 cv	**446.000**
911 Carrera	3 0	G	AT7	370 cv	**509.000**
911 Carrera 4	3 0	G	AT7	370 cv	**543.000**
911 Carrera 4 Cabriolet	3 0	G	AT7	370 cv	**591.000**
911 Carrera 4 GTS	3 0	G	AT7	450 cv	**721.000**
911 Carrera 4 GTS Cabriolet	3 0	G	AT7	450 cv	**763.000**
911 Carrera 4S	3 0	G	AT7	420 cv	**685.000**
911 Carrera 4S Cabriolet	3 0	G	AT7	420 cv	**730.000**
911 Carrera Cabriolet	3 0	G	AT7	370 cv	**557.000**
911 Carrera GTS	3 0	G	AT7	450 cv	**687.000**
911 Carrera GTS Cabriolet	3 0	G	AT7	450 cv	**729.000**
911 Carrera S	3 0	G	AT7	420 cv	**651.000**
911 Carrera S Cabriolet	3 0	G	AT7	420 cv	**696.000**
911 Targa 4	3 0	G	AT7	370 cv	**591.000**
911 Targa 4 GTS	3 0	G	AT7	450 cv	**763.000**
911 Targa 4S	3 0	G	AT7	420 cv	**730.000**
911 Turbo	3 8	G	AT7	540 cv	**997.000**
911 Turbo Cabriolet	3 8	G	AT7	540 cv	**1.044.000**
911 Turbo S	3 8	G	AT7	580 cv	**1.233.000**
911 Turbo S Cabriolet	3 8	G	AT7	580 cv	**1.277.000**
Cayenne	3 6	G	A8	300 cv	**399.000**
Cayenne GTS	3 6	G	A8	440 cv	**619.000**
Cayenne S	3 6	G	A8	420 cv	**500.000**
Cayenne S E-Hybrid	3 0	G	A8	333 cv	**432.000**
Cayenne Turbo	4.8	G	A8	500 cv	**721.000**
Cayenne Turbo S	4 8	G	A8	570 cv	**952.000**
Macan	2 0	G	AT7	252 cv	**341.000**
Macan GTS	3 0	G	A7	360 cv	**482.000**
Macan S	3 0	G	A7	340 cv	**427.000**
Macan Turbo	3 6	G	A7	400 cv	**542.000**
Panamera	3 0	G	A7	330 cv	**550 000**
Panamera 4	3 0	G	A8	330 cv	**572 000**
Panamera 4 Executive	3 0	G	A8	330 cv	**603.000**
Panamera 4S	3 0	G	A8	440 cv	**758 000**
Panamera 4S Executive	3 0	G	A8	440 cv	**807.000**
Panamera Turbo	4 0	G	A8	550 cv	**981.000**

RAM

2500 Laramie	6 7	G	A6	330 cv	**261.990**

RENAULT

Captur Intense	2 0	F	A4	148 cv	**88.490**
Captur Zen	1 6	F	M5	120 cv	**78.900**
Duster Expression	1 6	F	M5	115 cv	**67 990**
Duster Dynamique	1 6	F	M5	115 cv	**73.490**

Duster Dynamique	2 0	F	M6	148 cv	**84.120**
Duster Dynamique 4X4	2 0	F	M6	148 cv	**86.620**
Duster Dakar II SCe	1 6	F	M6	120 cv	**74.090**
Duster Dakar II	2 0	F	A6	148 cv	**85.670**
Duster Dakar II 4x4	2 0	F	M6	148 cv	**87.220**
Duster Oroch Expression	1.6	F	M5	115 cv	**70.690**
Duster Oroch Dynamique	1 6	F	M5	115 cv	**74 490**
Duster Oroch Dynamique	2 0	F	M6	148 cv	**78 570**
Duster Oroch Dynamique Automática	2 0	F	A4	148 cv	**80.590**
Fluence Dynamique Plus	2 0	F	CVT	143 cv	**97.390**
Fluence Privilège	2 0	F	CVT	143 cv	**106 200**
Logan Authentique	1.0	F	M5	80 cv	**44 000**
Logan Expression	1.0	F	M5	80 cv	**47 350**
Logan Dynamique	1.6	F	M5	106 cv	**57 300**
Logan Expression	1.6	F	M5	106 cv	**53.500**
Sandero Authentique	1.0	F	M5	82 cv	**42.400**
Sandero Expression	1 0	F	M5	82 cv	**45 750**
Sandero Vibe	1 0	F	M5	82 cv	**47 900**
Sandero Dynamique	1.6	F	M5	118 cv	**54.300**
Sandero Expression	1.6	F	M5	118 cv	**50 600**
Sandero Stepway	1.6	F	M5	118 cv	**60.700**
Sandero GT Line	1.6	F	M5	118 cv	**55.500**
Sandero R S	2 0	F	M6	150 cv	**63 400**

ROLLS-ROYCE

Ghost Series II	6 6	G	A8	570 cv	**3.750.000**
Wraith	6.6	G	A8	632 cv	**3.950.000**

SUBARU

Forester S	2 0	G	CVT	150 cv	**131.900**
Forester XT	2 0	G	CVT	240 cv	**159 600**
Impreza Sedan	2 0	G	CVT	155 cv	**103.700**
Legacy R	3 6	G	CVT	256 cv	**118 900**
Outback	3 6	G	CVT	256 cv	**142.700**
XV XV	2 0	G	CVT	155 cv	**210 900**
WRX	2 0	G	CVT	270 cv	**137 600**
WRX WRX STI	2 5	G	CVT	305 cv	**186.500**

SUZUKI

Jimny 4All	1.3	G	M5	85 cv	**83 990**
Jimny 4Sport	1 3	G	M5	85 cv	**89.990**
Jimny 4Work	1 3	G	M5	85 cv	**94 990**
Jimny 4Work Off Road	1.3	G	M5	85 cv	**99 990**
S-Cross 4Style 2WD	1.4	G	A6	120 cv	**107 990**
S-Cross 4Style 4WD	1.4	G	A6	120 cv	**112.990**
S-Cross 4You 2WD	1 4	G	A6	120 cv	**65.990**
Vitara 4A I 2WD GL	1.6	G	M5	126 cv	**71.990**
Vitara 4A I 2WD	1.6	G	A6	126 cv	**65 990**
Vitara 4Sport 2WD	1.4	G	A6	146 cv	**71.990**
Vitara 4Sport 4WD	1.4	G	A6	146 cv	**95.990**
Vitara 4You 2WD	1.6	G	A6	126 cv	**109 990**
Vitara 4You ALLGRIP	1.6	G	A6	126 cv	**115.990**

TOYOTA

Corolla Altis	2 0	F	CVT	154 cv	**114.990**
Corolla GLi	1 8	F	M6	144 cv	**69.690**
Corolla GLi	1.8	F	CVT	144 cv	**69.990**
Corolla GLi Upper	1.8	F	CVT	144 cv	**90.990**
Corolla XEi	2 0	F	CVT	154 cv	**99.990**
Corolla XRS	2 0	F	CVT	154 cv	**108.990**
Etios Cross	1 5	F	A4	107 cv	**64.490**
Etios Platinum	1.5	F	A4	107 cv	**65.190**
Etios Ready	1.5	F	A4	107 cv	**59.990**
Etios X	1.3	F	M6	107 cv	**46 090**
Etios X	1 3	F	A4	107 cv	**50.990**
Etios XLS	1 5	F	A4	107 cv	**61.590**
Etios XS	1.5	F	M6	107 cv	**51.290**
Etios XS	1.5	F	A4	107 cv	**56.190**
Etios Platinum	1 5	F	A4	107 cv	**68.590**
Etios X	1.5	F	A4	107 cv	**55.690**
Etios X	1.5	F	M6	107 cv	**50.790**
Etios XLS	1.5	F	A4	107 cv	**64.390**
Etios XS	1 5	F	M6	107 cv	**54.090**
Etios XS	1.5	F	A4	107 cv	**58.990**
Hilux Chassi	2.8	D	M6	177 cv	**117.740**
Hilux CD SR	2.7	F	A4	163 cv	**113.280**
Hilux CD SRV	2.7	F	A4	163 cv	**122.520**
Hilux CD SRV 4x4	2.7	F	A4	163 cv	**133.070**
Hilux CD SR 4x4	2 8	D	A6	177 cv	**153.850**
Hilux CD SRV 4x4	2 8	D	A6	177 cv	**168.670**
Hilux CD SRX 4x4	2 8	D	A6	177 cv	**189.970**
Hilux CD Standard 4x4	2 8	D	A6	177 cv	**134.220**
Hilux CS 4x4	2 8	D	M6	177 cv	**121.650**
Prius	1.8	H	CVT	123 cv	**126 600**
RAV 4 TOP	2 0	G	CVT7	145 cv	**159 290**
SW4 SR (5 lugares)	2.7	F	A4	163 cv	**163 500**
SW4 SR (7 lugares)	2.7	F	A4	163 cv	**168.930**
SW4 SR (5 lugares)	2.7	F	M5	163 cv	**150.125**
SW4 SRX (5 lugares) 4x4	2 8	D	A6	177 cv	**241.920**
SW4 SRX (7 lugares) 4x4	2 8	D	A6	177 cv	**247 450**
SW4 SRX (7 lugares) 4x4	4 0	G	A6	238 cv	**225.580**
SW4 SRX (7 lugares) 4x4	2 8	D	A6	177 cv	**247 450**
SW4 SRX (7 lugares) 4x4	4 0	G	A6	238 cv	**225.580**

TROLLER

T4	3 2	D	M6	200 cv	**127.088**

VOLKSWAGEN

Amarok CS S 4x4 2p	2 0	D	M6	140 cv	**113.990**
Amarok CD S 4x4	2 0	D	M6	140 cv	**126.990**
Amarok CD SE 4x4	2 0	D	M6	180 cv	**133.590**
Amarok CD Trendline 4x4	2 0	D	A8	180 cv	**150 990**
Amarok CD Highline 4x4	2 0	D	A8	180 cv	**167.990**
Amarok CD Extreme 4x4	2.0	D	A8	180 cv	**177 990**
CC TSI	2 0	G	A6	211 cv	**170.940**
CrossFox	1 6	F	M6	104 cv	**71.290**
CrossFox I-motion	1 6	F	AT5	104 cv	**72 160**
Fox Trendline	1 0	F	M5	82 cv	**48.830**
Fox Confortline	1 0	F	M5	82 cv	**50 150**
Fox Track	1.0	F	M5	82 cv	**52.150**
Fox Trendline	1.0	F	M5	104 cv	**53 360**
Fox Comfortline	1 6	F	M5	104 cv	**53.360**
Fox Comfortline I-motion	1 6	F	AT5	104 cv	**60 490**
Fox Highline	1 6	F	AT5	120 cv	**62 430**
Fox Highline I-motion	1.6	F	AT5	120 cv	**65.830**
Fox Pepper	1 6	F	AT5	120 cv	**62 430**
Fox Pepper I-motion	1 6	F	AT5	120 cv	**65.830**
Fox Run	1 6	F	AT5	104 cv	**56.250**
Fusca TS DSG	1 6	G	AT6	211 cv	**124.700**
Gol Trendline	2 0	F	M5	76 cv	**42.230**
Gol Comfortline	1 0	F	M5	104 cv	**49.630**
Gol Comfortline I-motion	1 0	F	AT5	104 cv	**53 030**
Gol Trendline	1.0	F	M5	104 cv	**47 740**
Gol Track	1.6	F	M5	82 cv	**44.540**
Golf TSI Confortline	1.6	F	M6	125 cv	**77.247**
Golf MSI Comfortline	1 6	F	M5	120 cv	**78.130**
Golf MSI Comfortline	1 6	F	A6	120 cv	**83.530**
Golf TSI Highline	1.6	G	M6	140 cv	**101.960**
Golf TSI Highline DSG	1.0	G	AT7	140 cv	**107 600**
Golf GTI DSG	1 0	G	AT6	220 cv	**132.250**
Golf Variant Comfortline	1 6	F	A6	150 cv	**97 020**
Golf Variant Highline TSI	1.6	F	A6	150 cv	**107 980**
Jetta TSI Confortline	1.4	F	A6	150 cv	**93.936**
Jetta Highline DSG	1 4	G	A6	211 cv	**108 248**
Jetta Trendline TSI	2 0	G	M6	150 cv	**80 741**
Jetta Trendline TSI	1 4	G	A6	150 cv	**86.431**
Passat Confortline TSI DSG	1.4	G	AT6	220 cv	**164.890**
Passat Highline TSI DSG	1.4	G	AT6	220 cv	**177.432**
Saveiro CE Cross 2p.	2 0	F	M5	120 cv	**74.250**
Saveiro CE Trendline 2p	1.4	F	M5	104 cv	**56.384**
Saveiro CS Trendline 2p.	1.4	F	M5	104 cv	**57 340**
Saveiro CS Robust	2 0	F	M5	104 cv	**46.530**
Saveiro CD Cross	2 0	F	M5	120 cv	**77 470**
Saveiro CD Highline	1.6	F	M5	104 cv	**67.560**
Saveiro CD Tendline	1.6	F	M5	104 cv	**65.950**
SpaceFox Higline	1.6	F	M5	104 cv	**80 240**
SpaceFox Highline I-motion	1 6	F	AT5	104 cv	**83 640**
SpaceFox Comfortline	1 6	F	M5	104 cv	**72.520**
SpaceFox Comfortline I-motion	1.6	F	AT5	104 cv	**75.920**
SpaceFox Trendline	1 6	F	M5	104 cv	**68 500**
SpaceFox Trendline I-motion	1 6	F	AT5	104 cv	**71.900**
Space Cross	1 6	F	M5	104 cv	**85.700**
Space Cross I-motion	1 6	F	AT5	104 cv	**89 100**
Tiguan TSI	1.6	G	AT6	150 cv	**128.270**
Tiguan TSI	1 6	G	A6	200 cv	**156.220**
Touareg V6 4x4	1.6	G	A8	280 cv	**337.630**
Touareg V8 4x4	1.6	G	A8	360 cv	**402 744**
up! Cross	1.0	F	M5	82 cv	**55 600**
up! High TSI	1.0	F	M5	105 cv	**57.100**
up! Move	1.0	F	M5	82 cv	**48.290**

QUAL CARRO COMPRAR PERUA PREMIUM 2016

QUAL CARRO COMPRAR HATCH COMPACTO 2016

up! Move I-motion	1.0	F	AT5	82 cv	**50.668**
up! Move TSI	1.0	F	M5	105 cv	**52.790**
up! Take	1.0	F	M5	82 cv	**37.990**
up! Connect TSI	1.0	F	M5	105 cv	**54.990**
Voyage Comfortline	1.0	F	M5	82 cv	**51.860**
Voyage Trendline	1.0	F	M5	82 cv	**49.280**
Voyage Comfortline	1.0	F	M5	104 cv	**54.459**
Voyage Comfortline I-motion	1.0	F	AT5	104 cv	**57.460**
Voyage Highline	1.0	F	M5	104 cv	**56.910**
Voyage Highline I-motion	1.0	F	AT5	104 cv	**60.310**
Voyage Trendline	1.0	F	M5	104 cv	**52.750**
Voyage Comfortline	1.6	F	M5	104 cv	**54.459**
Voyage Comfortline I-motion	1.6	F	AT5	104 cv	**57.892**
Voyage Highline	1.6	F	M5	104 cv	**60.327**
Voyage Highline I-motion	1.6	F	AT5	104 cv	**63.760**
Voyage Trendline	1.6	F	M5	104 cv	**48.779**

VOLVO

V40 T4 Kinetic	1.5	G	A6	190 cv	**136.950**
V40 T4 Momentum	2.0	G	A6	190 cv	**153.950**
V40 T4 Momentum Safety	2.0	G	A6	190 cv	**168.950**
V40 T5 R-Design	2.0	G	A8	245 cv	**173.950**
V40 T5 R-Design Safety	2.0	G	A8	245 cv	**188.950**
V40 T4 Cross Country	2.0	G	A8	190 cv	**163.950**
V40 T4 Cross Country Safety	2.0	G	A8	190 cv	**178.950**
V60 T4 Kinetic	2.0	G	A8	245 cv	**162.950**
V60 T4 Momentum	2.0	G	A8	245 cv	**176.950**
V60 T6 R-Design	2.0	G	A8	306 cv	**241.950**
S60 T5 Kinetic	2.0	G	A8	245 cv	**157.950**
S60 T5 Momentum	2.0	G	A8	245 cv	**171.950**
S60 T6 R-Design	2.0	G	A8	306 cv	**236.950**
XC60 D5 Kinetic	2.4	D	A6	220 cv	**219.950**
XC60 D5 Momentum	2.4	D	A6	220 cv	**253.950**
XC60 T5 Kinetic	2.0	G	A8	245 cv	**186.950**
XC60 T5 Momentum	2.0	G	A8	245 cv	**214.950**
XC60 T5 R-Design	2.0	G	A8	245 cv	**239.950**
XC60 T5 Inscription	2.0	G	A8	245 cv	**245.950**
XC90 T6 Momentum	2.0	G	A8	320 cv	**362.950**
XC90 D5 Momentum	2.0	D	A8	235 cv	**415.950**
XC90 D5 Inscription	2.0	D	A8	235 cv	**475.950**
XC90 T8 Inscription	2.0	H	A8	412 cv	**468.950**
XC90 T8 Excellence	2.0	H	A8	412 cv	**532.950**
XC90 T8 Inscription Excellence	2.0	H	A8	412 cv	**519.950**

TCHAU!

Aston Martin dá adeus ao Brasil

Pois é, a Aston Martin disse adeus ao Brasil depois de vender apenas dois carros em 2016 – e absolutamente nenhum desde dezembro. A despedida oficial ocorreu em fevereiro, quando o Grupo SHC devolveu a concessão do fabricante inglês. A única concessionária da marca por aqui, instalada em São Paulo, já fechou as portas. O antigo importador continuará responsável pela garantia e pela assistência técnica dos modelos de luxo, entretanto, os serviços serão transferidos futuramente para uma oficina especializada.

VOLVO

Marca sueca aumenta preço de seus carros

A Volvo aumentou os preços de praticamente todos os seus carros. O único modelo que ficou de fora do reajuste foi o XC60 D5 Kinetic, que manteve o valor de R$ 219.950. Vale lembrar que o SUV em breve será substituído pela nova geração, já em pré-venda. Para todo o restante da linha Volvo, o aumento variou entre R$ 4 e R$ 13 mil.
Todos as versões do hatch V40 subiram R$ 4 mil. Já o SUV XC90 teve um acréscimo que variou entre R$ 9 mil na versão mais básica (T6 Momentum) e R$ 13 mil na mais completa, T8 Excellence.

REAJUSTE POSITIVO

Suzuki e Ford reduzem preços

Tanto a Ford quanto a Suzuki reduziram o preço sugerido de alguns modelos no mês de abril. O motivo? A baixa da cotação do dólar em relação ao real. Os dois fabricantes afirmam estar repassando aos consumidores essa redução.

O desconto da Ford foi aplicado à linha do Fiesta, especialmente às versões equipadas com o câmbio de dupla embreagem Powershift. A versão intermediária SEL com motor 1.6 flex foi a que apresentou maior queda no preço. Antes, o hatch custava R$ 67.090 e agora sai por R$ 63.190, valor R$ 3.900 menor. Já a versão mais completa, batizada de Titanium Plus, com motor 1.0 Ecoboost, teve redução mais tímida: somente R$ 500.

A Suzuki diminuiu os preços das versões de entrada do Vitara. As configurações 4All tiveram desconto de R$ 4.400, passando de R$ 83.990 para 79.590 (com câmbio manual) e de R$ 89.990 para R$ 85.590 (com a transmissão automática). Ambas são equipadas com o motor 1.6 de 126 cv e tração 4x2. As demais versões mantiveram a tabela.

MILAGRES POR TELEFONE

QUEM TEM CARRO É TENTADO A TODO MOMENTO POR SOLUÇÕES EXTRAORDINÁRIAS PARA MELHORAR DESEMPENHO OU CONSUMO

MARCUS VINICIUS GASQUES
(mgasques@edglobo.com.br)

Triiiiimmm...

– Alô?

– Oláááááá! Aqui quem fala é a celebridade decadente FiqueiNaSaudade. Estou ligando para oferecer uma oportunidade única. Seu automóvel anda demorando para pegar, consome mais do que você acha certo, perde força nas ladeiras? Tudo vai melhorar quando você começar a usar o Logro 7. Só precisa de uma dose por semana para que o motor do seu carro seja revitalizado, passe a responder melhor ao acelerador e consumir menos. É oferecido em práticos sachês de gel, muito fácil de aplicar e você ainda vai poluir menos e ajudar a salvar o planeta. Basta ligar agora mesmo...

– Alô, alô!

– Não adianta falar comigo, isso é uma gravação...

– Como assim? Você não é a celebridade decadente FiqueiNaSaudade?

– Sou, quer dizer, estou sendo. Ganhei um cachê para fazer essa gravação. Na verdade, acho que eu nem deveria estar falando com você. O trabalho era gravar uma apresentação rápida do produto e um convite para as pessoas ligarem para outro telefone da firma. Mas você foi educado, ouviu até o fim. Muita gente só desliga, só os muito crédulos já ligam para saber mais e comprar o gel milagroso.

– E esse gel faz tudo isso que promete, mesmo?

– Deve fazer, sim... Eu mesmo nunca usei...

– Mas se o produto é tão bom, por que as fábricas de carro não recomendam? Por que não tem para vender nas concessionárias?

– Ah, as empresas escondem muita coisa, você não sabe? Há um acordo internacional entre as grandes corporações, mas os laboratórios associados à firma desenvolveram esse projeto secreto que compensa tudo o que os combustíveis, os lubrificantes e os automóveis não entregam. É por isso que a divulgação é feita dessa maneira pessoal, diretamente com o cliente. E também é por esse motivo que os laboratórios e os estudos que eles fazem são supersecretos. Os laudos são emitidos por instituições de pesquisa muito competentes, mas elas são pequenas, menos conhecidas. As grandes organizações fazem parte do complô internacional.

– Puxa, estou impressionado! E usar o Logro 7 não pode causar dano nenhum ao motor do meu carro, certo?

– Acho que não, parece que eles fazem todas as pesquisas de dubrabilidade, essas coisas. Mas o senhor pode ver e ouvir o depoimento de outros clientes em vídeos nas redes sociais.

– Eles têm carros iguais ao meu?

– Bom... acho que sim.

– E só despejar o sachê de gel no tanque de combustível?

– E acelerar seu carro para a felicidade...

– Acho que vou experimentar, então. O que eu preciso fazer?

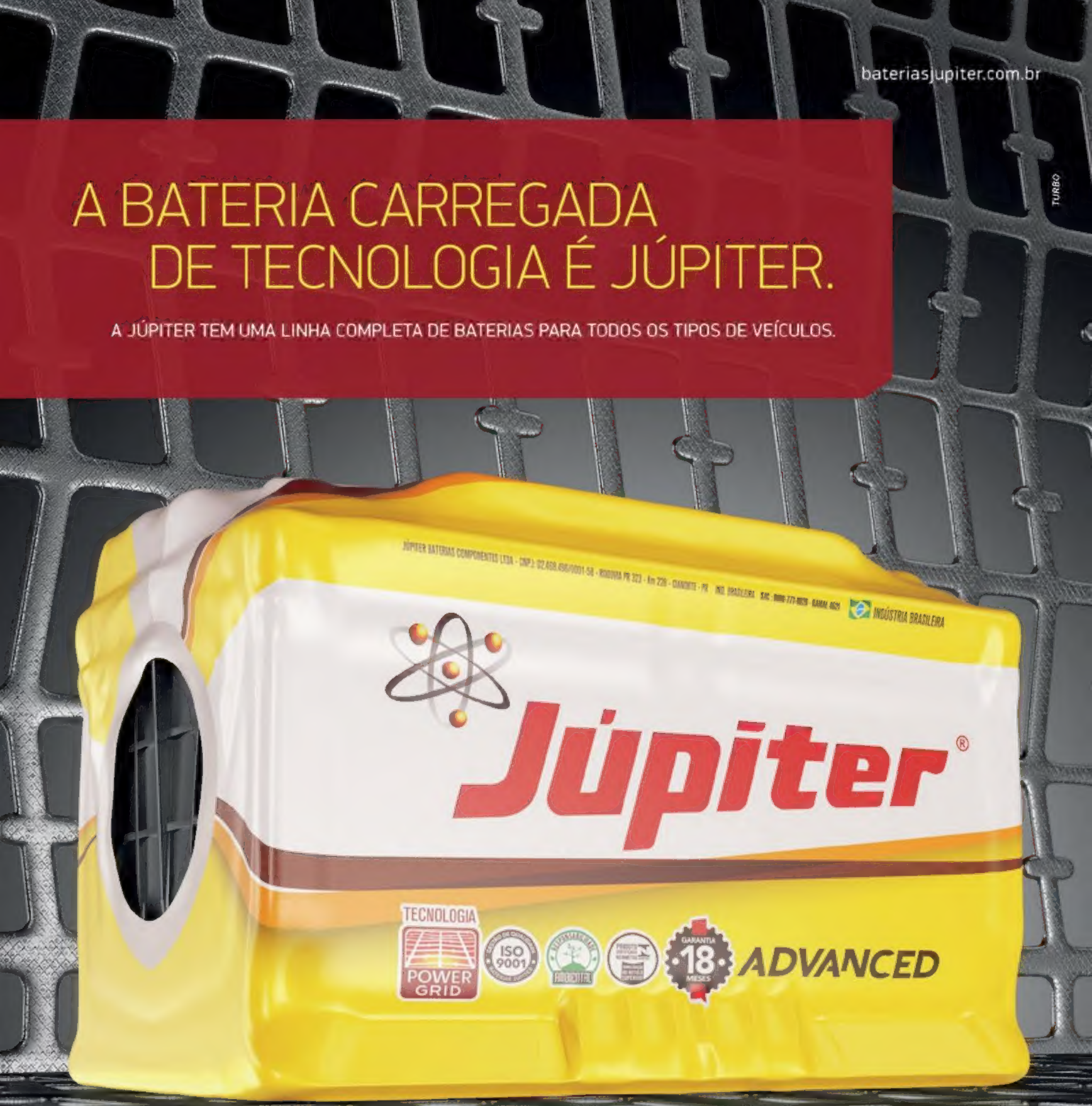
– É só teclar 13 no seu telefone e falar com os atendentes.

PAOLA HIROKI

bateriasjupiter.com.br

A BATERIA CARREGADA DE TECNOLOGIA É JÚPITER.

A JÚPITER TEM UMA LINHA COMPLETA DE BATERIAS PARA TODOS OS TIPOS DE VEÍCULOS.



GARANTIA 18 MESES

LINHA ADVANCED

Maior resistência mecânica e proteção de componentes internos com garantia de 18 meses.

TECNOLOGIA POWER GRID

TECNOLOGIA POWER GRID

Grades mais resistentes à vibração, corrosão e aos ciclos de carga e descarga.

ISO 9001 GESTÃO DE QUALIDADE BATERIAS JÚPITER

RESPONSABILIDADE AMBIENTAL

Segurança Desempenho

Júpiter BATERIAS

ATOMO

PETRONAS

O aquecimento excessivo causa danos dentro do motor do seu carro.

PETRONAS Syntium auxilia para que isso não aconteça.

PETRONAS SYNTIUM

AUXILIA NO COMBATE AO AQUECIMENTO EXCESSIVO DO MOTOR

PETRONAS Syntium com tecnologia °CoolTech™ foi desenvolvido para proteger o motor contra o aquecimento excessivo e obter máxima performance.

Poucas pessoas sabem, mas mesmo dirigir em condições normais pode gerar um aquecimento excessivo do motor. Esse aquecimento pode causar sérios danos aos componentes essenciais do motor. PETRONAS Syntium com tecnologia °CoolTech™ foi desenvolvido para auxiliar na redução desse aquecimento excessivo, agindo diretamente na fonte do problema. Feito para resistir a altas temperaturas, ele protege o motor do seu carro para que tenha máximo desempenho e você uma viagem mais tranquila.

Para saber mais, acesse o site da PETRONAS: **www.pli-petronas.com/br/petronas-syntium**

THE WINNING FORMULA FOR THE WORLD CHAMPIONS 2014 2015 2016

FLUID TECHNOLOGY SOLUTIONS DEVELOPED FOR AMG PETRONAS FORMULA ONE™ TEAM

PETRONAS. PRESENTE NO MUNDO. NO BRASIL. NA SUA VIDA.

MAIS DE 100 ANOS DE INOVAÇÃO EM FLUIDOS.

www.pli-petronas.com.br